

أبطال منسيون

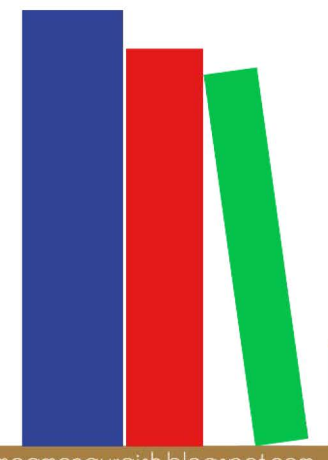
من ربابنة الملاحة البحرية العربية

تأليف

بدر أحمد سالم الكسادي

اعتنى به

محمد علوي باهارون



مكتبة

مؤمن قريش

لو وضع إيمان أبي طالب في كفة ميزان وإيمان هذا الخلق في الكفة الأخرى لرجح إيمانه .

الإمام الصادق (ع)

أبطال مَنْسِيّون

من ربابنة الملاحة البحرية العربية

تأليف
بدر أحمد سالم الكسادي

اعتنى به
محمد علوي باهارون

© هيئة أبوظبي للسياحة والثقافة، دار الكتب الوطنية.
فهرسة دار الكتب الوطنية أثناء النشر.
V64. Y45 K37 2012

كسادي، بدر بن أحمد.

أبطال منسيون من ربابنة الملاحة البحرية العربية/ بقلم: بدر أحمد سالم .

ط. 1 .- أبوظبي: هيئة أبوظبي للسياحة والثقافة، دار الكتب الوطنية، 2102.

ص. ؛ سم.

1. البحارة العرب- اليمن. 2. الملاحة عند العرب. أ.العنوان.

تدمك: 978-9948-17-102-7





الطبعة الأولى 1434هـ 2012م

أبوظبي - الإمارات العربية المتحدة
ص.ب: 2380

publication@adach.ae
www.adach.ae

أبطال منسيون

بسم الله الرحمن الرحيم

قصدت بهذا الكتاب الصغير إلقاء بعض الضوء على قرية من قرى حضرموت؛ تلك هي قرية «الحامي» المجاورة لمدينة الشحر، وتبعد عنها مسافة زُهاء خمسة عشر ميلاً شرقاً، هذه القرية الصغيرة – وهي ليست قرية الحامي التي نعرفها اليوم، ولكنها الحامي القديمة – تقع على بعد ميل ونصف تقريباً إلى الشمال الشرقي من الحامي الجديدة، ويطلق عليها أهالي الحامي الآن اسم (البلاد الفوقية)؛ وهي قرية مهجورة، ولم يبق من تلك القرية اليوم سوى أطلال، وإن كانت ذات يوم من قرى حضرموت المزدهرة.

إن قرية الحامي – وتدعى اليوم البلاد الفوقية كما قدمنا – لا تشاهدها السفن من عرض البحر رغم قربها من الساحل؛ لأنها مختفية بين تلين؛ أحدهما يسمى (جحي المقد)، ويقع إلى الغرب من القرية، وثانيهما يسمى (قارة المحضار)، ويقع إلى شرقها، وحول القرية شمالاً تمتد أحراش النخيل والأرض الزراعية التي يمتلكها الأهالي، والتي تسقى من ينبوعين؛ أحدهما يسمى معيان باشحري، والثاني يسمى (معيان باحامي)، وهذه الينابيع باقية إلى يومنا هذا بمزارعها ونخيلها تحت أيدي أهلها الذين انتقل أجدادهم من الحامي القديمة، والتي تسمى الآن البلاد الفوقية، إلى الحامي الجديدة التي نعرفها الآن، والواقعة على الساحل، ومعيان با شحري هو أقدم ينبوع؛ حيث تدل وثائقه على أكثر من ألف سنة.

وهناك آثار لعدد من الآبار تقع في شمال القرية، تدل على أنها أقدم من هذه

الينابيع، وتعطي دلالة واضحة على قدم هذه القرية وعمرانها، وهذه القرية التي لم يبق منها سوى أطلال وأنقاض؛ بعضٌ منها باقية، وبعضٌ منها أكوام من التربة والصخور، دالة على أن عمران قد كان، وأن سكاناً أقوياء قد عمَّروا هذه البقاع بقوة ونشاط، ثم بادوا – أي: انتهوا – من هذه الحياة، وطوى عليهم الدهر ثوب النسيان، مخلفين وراءهم تلك الآثار، وشاهد على حالهم يقول:

هــــذه آثـــارنـــا تـــدلُّ علـينـا

فـانـظـروا بـعـدنـا إلـى الآثـارِ

ولم يكشف التاريخ النقاب عن كل شيء متعلق بهذه القرية، ولم نشعر نحن لدى إعدادنا هذا الكتاب المتواضع أننا قد أوفينا هذه القرية وأهلها حقها من الإنصاف، أو أننا قد قلنا عن أبطالها الخالدين كلَّ ما هم جديرون به من تمجيد وثناء مستطاب.

فلئن كنا بمجهودنا هذا المحدود قد أدينا بعض الواجب نحو آباءٍ لنا سبقونا إلى معرفة الملاحة البحرية، وعانوا كل صنوف المغامرات والأخطار، وبذلوا الأرواح في سبيل المعرفة، والكفاح والجهاد من أجل العيش الكريم، والحفاظ على وطنهم وسمعته، وحمايته من القراصنة البرتغاليين المستعمرين، في سبيل أن يسلم الوطن ومن فيه ويعلو شرفه، فإن مجهودنا هذا لم يكن قد ذهب سدى، رغم المسافة الزمنية الطويلة التي تفصلنا عن أجدادنا، ولكن مغامراتهم وبطولاتهم استطاعت أن تهز مشاعرنا.

بدر أحمد سالم الكسادي

أبطال منسيّون

قد يبدو هذا العنوان غامضاً؛ لأن ميادين البطولات عديدة، ونحن نقصد هنا أبطال الملاحة البحرية؛ أولئك الأبطال الذين خاضوا غمار معارك بحرية؛ سواء أكانت معارك الطبيعة أم معارك الحرب، ولم يتنبه الناس إلى كامل آثارهم، ولم يلتفت أو يَتعرف أحد عليهم، وعلى نصيبهم في البطولات الملاحية البحرية التي يجب أن يكتب لها مكانٌ في المكاتب العربية، وهؤلاء الأبطال الذين نحن بصدد الكتابة عنهم هم أبناء قرية الحامي؛ تلك القرية الصغيرة، هي التي خرج منها الملاحون البحريون القدامى الذين بلغوا درجة في الملاحة البحرية لم يبلغها غيرهم في اليمن؛ وأخضعوا البحار لأساطيلهم، ولم يعبؤوا بمدها وجزرها، وساحوا بأنفسهم في المحيط الهندي، والبحر الأحمر، والبحر العربي، وشرق أفريقيا، وشواطئهم جميعاً، وجزر الشرق الأقصى والملايو، وجزر الهند الشرقية والفلبين، وأصبح لهم دراية وخبرة في الملاحة وعلم البحر وروح المغامرة، حيث عمل أغلبهم في صناعة الملاحة البحرية الحضرمية؛ إذ إنهم كانوا يملكون أسطولاً من السفن الشراعية العديدة، ومنهم من بلغ ما كان يملكه من تلك السفن إلى ستّ عشرة سفينة، وكانوا هم النوتيه والقباطنه، لا تكاد تجدُ بينهم أجنبياً عن أبناء قريتهم يعمل على سفنهم. ومن هؤلاء: آل با شحري، وآل با طايع، وآل سبتي، وآل با عباد، وآل بقرف، وآل بن عروه، وآل كعيتي، وآل حبيشان، وآل با عامر، وآل با صالح، ويمتد عهد هؤلاء إلى ما قبل القرن السادس الهجري، وإلى أواخر القرن الحادي عشر.

ثم تلاهم جيل جديد من مشاهير الملاحين البحريين؛ مثل القبطان علي بن عمر با عباد، الذي غرقت سفينته في الصفاريات، باب المندب، وذلك في سنة 1112هجرية، ومثل القبطان الشهير سعيد سالم با طايع، صاحب المنظومتين الشهيرتين في الملاحة البحرية، ومن جاء من بعده من القباطنة؛ أمثال القبطان العبقري عوض أحمد بن عروة، وعمر وعبد الله با عباد، وابنه محمد عمر با عباد، ومنصور صالح الكسادي، ومحمد عوض عيديد، وعمر عبيد با صالح، وعمر علوي عيديد، وابنه محمد عمر عيديد، وعبد الله علوي مكنون، وعبد الله سعيد حبيشان، ومبارك با عامر، وعمر با عامر، وسعيد عوض با صالح، ومحمد عوض با صالح، وهارون بن محمد با هارون، ومحمد علي با عباد، وسعد عبد الله بن عروه، وصالح إبراهيم مكنون، وبوبكر سالم الكسادي، وعمر سعيد با صالح، وأحمد عوض عيديد، وسالم علي وسعيد علي آل بقرف، وعمر حسين وعبد الله حسين وأحمد حسين آل عيديد، وسالم أحمد با صالح، وأحمد صالح الكسادي، وعمر علي الشاطري، وأحمد علي با عباد، وعبيد سعيد با صالح، وعبد الله عمر الكسادي، وعبيد عوض سبتي، وعبيد حمد بن دغار، ومحمد عبد الله با عباد، وشيخ بن محمد با عباد، وعبد الله محمد عيديد، وأحمد سالم شحور، وعبد الله سالمين كعيتي، وسالم سالمين كعيتي، وغيرهم من القباطنة مما لا يسمح المجال بذكره؛ لكثرة عددهم، وهؤلاء يمتد عهدهم من القرن الثاني عشر الهجري إلى النصف الأخير من القرن الرابع عشر الهجري، حيث بدأ يتناقص عددهم يوماً بعد يوم.

إن هذه القرية العريقة ذات التاريخ البحري الغني بالخبرة الملاحية، وقفت وحدها دون بقية قرى ومدن اليمن الجنوبي شاهداً بارزاً حيّاً على

ما لأهلها قديماً وحديثاً من باع طويل في معرفة خصائص السفن الشراعية، وطرائق تسييرها من الناحيتين الإدارية والفنية.

وكانوا يجوبون كل أرجاء المحيط الهندي والبحار المجاورة له، في دائرة تبتدئ من ميناء الشحر إلى كراتشي وبومبي وكاليكوت وكولومبو ومدراس وكلكتا ورنجون، وموانئ أفريقيا الشرقية، فشواطئ البحر الأحمر الغربية، ثم شواطئه الشرقية، ثم عودة إلى ميناء الشحر وقريتهم الحامي عن طريق ميناء عدن، ثم يذهبون مع الرياح التجارية إلى الخليج العربي، متخذين في ذهابهم مسيرة بمحاذاة الشواطئ الإيرانية إلى البصرة، ثم يقفلون عائدين متخذين الخط الغربي للخليج العربي طريقاً بحرياً لهم، على أنهم في سيرهم بين الشواطئ الهندية الشرقية والشحر يقطعون المحيط الهندي؛ إما إلى الشحر مباشرة، أو إلى جزر عبد الكوري فالشحر، على حسب سماحة الرياح الموسمية أو ركودها أو هيجانها.

وأهالي الحامي رجال بحر موهوبون، خبراء بالنجوم وبمسالك الملاحة الساحلية، وفي أعالي البحار، وهم أهل دراية بالبحر وعواصفه وأنوائه، وتقلباته وأحواله، خبراء بالقياسات الفلكية. وكانوا مهيمنين على النقل التجاري والملاحة في كل تلك البلاد منذ قرون عديدة، وكان أغلب التجار يثقون في ربابنة سفن الحامي، وكانوا يتمتعون بمكانة خاصة لدى عمال الجمارك؛ سواءٌ أكانوا في الهند، أم في إفريقيا، أم في البلاد العربية. وكانت لهم تجارة بحرية بالهند وبساحل إفريقيا الشرقي، وهذا يدل على المستوى العالي الذي اشتهر به أهالي الحامي في الملاحة البحرية، وكانوا يغامرون بسفنهم الشراعية الصغيرة، في وجه دمار محقق في سبيل العيش، ولعل أسوأ فترة مرّت بملاحي هذه القرية هي الفترة الواقعة بين بداية القرن

العاشر الهجري ونهايته، عندما كان القراصنة البرتغاليون خلال فترة التوسع البرتغالي الاستعماري ينهبون محتويات سفنهم، أو يغرقونها، أو يخطفونها، أو يأسرون بحارتها ونواخيذها وربابنتها، أو يحرقونهم أحياء، كل ذلك كان يحدث لهم في أعالي البحار، وفي كل موسم بحري كانت عشرات السفن من سفنهم تمخر عباب البحار إلى غير رجعة، فيضمد الباقون جراح قلوبهم الدامية، ويخاطرون بدورهم وكأنهم لم يكونوا متجولين في فم الهلاك.

كل ذلك البلاء المحيق بهم لم يقعدهم عن وسيلة كسب عيشهم، وظلوا يصبرون ويصابرون، ويقاتلون القراصنة، ويجالدون العناصر الطبيعية العاتية، حتى انتصروا، وعاد طريقهم البحري آمناً، اللهم إلا مما تأتي به القوة القاهرة التي لا يملك أحد منها المفر.

وكان مقدراً أن تختفي السفينة الشراعية لتحل محلها السفينة التجارية، التي هي أيضاً مقضيٌّ عليها بالاختفاء لتحل محلها السفينة النووية، والسفينة النووية لن تكون الأخيرة على أية حال، ولكننا رغم إدراكنا لما يقتضيه قانون البقاء للأصلح من ناحية وسيلة المعيشة المتطورة، نرى أن التعرف على حضارات سادت ثم بادت في قريتنا ومنطقتنا أمرٌ محتّمٌ من الناحيتين التاريخية والاجتماعية؛ لنرى من خلاله كيفية حدوث ذلك التطور، والكيفية التي كان السلف يديرون بها أمور معاشهم، وإذا كان يحقّ للسلف أن يتطاولوا على الخلف في هذا المضمار، فإن مدار التطاول بمعيار اليوم هو روح المغامرة والشجاعة التي عرفوا بها في مجابهتهم العناصر الطبيعية القاسية، ثم قهر تلك العناصر، فتطويعها؛ لأن المسألة بالنسبة لهم كانت إما الموت جوعاً في مثاويهم، وإما المخاطرة بأرواح أفراد في الحصول على خيرات آفاق أخرى من العالم، في سبيل أن تحيا المجموعة. وبهذه الظاهرة

الإنسانية وحدها نعلم الصلة الوثيقة بين مختلف صور معطيات الحياة. وبهذه الظاهرة الإنسانية ندرك أن الرائد الحقيقي لهو الذي يركب الأخطار؛ ليوفر لنفسه ولأهله وذويه على امتداد الساحة الإنسانية كلها حاجتهم من الرزق والهناء والسعادة.

وإذا ما أردنا أن نختبر معدن ابن الحامي، نجده عندما تثور الأعاصير البحرية ويحين وقت مصارعة الأمواج، تتجلى فيه روح المغامرة والشجاعة والرجولة والقوة والخبرة الملاحية المتناهية التي عرف بها. ومن المعروف عن أهالي الحامي أنهم كانوا يأخذون أبناءهم في السفن لتدريبهم على شؤون الملاحة، ومعالم البحر، وعلى علم القياس، وتحمل المسؤولية، وهم في سن الثامنة والعاشرة، منذ القدم وإلى عهد قريب، وهذا ليس بالغريب عن قوم أصبح البحر وفن الملاحة مهنتهم الرئيسة، كما أننا لا نستغرب ذلك، إذا كان الملاح العربي ابن ماجد[1] قد تولى قيادة السفن في صباه مع أبيه وكان عمره عشر سنوات، وينحدر ابن ماجد نفسه من أسرة ربابنة؛ فقد كان أبوه رباناً يلقب بربان البحرين؛ أي: بر العرب، وبر العجم. ولا نستغرب ذلك إذا كان الملاح العربي عيسى بن عبد الوهاب القطامي[2] قد تولى قيادة

---

(1) هو الملاح المعلم أحمد بن ماجد بن محمد بن عمر بن دويك بن يوسف بن حسن بن حسين ابن أبي معلق ابن أبي الركائب السعدي ولد في رأس الخيمة المعروفة قديماً بجلفار سنة 838 هـ وتوفي سنة 938 هـ وقد ترك العديد من المنظومات البحرية الملاحية الفلكية ما يزيد على ستين منظومة على أبحر الشعر العربية ومعظمها من أراجيز، ومن كتبه النثرية (الفوائد في أصول علم البحر والقواعد) وقد ترجمه المؤلف في هذا الكتاب.

(2) من ربابنة الكويت المشهورين ولد بالكويت سنة 1287 هـ وتوفي في مسقط سنة 1348 هـ وله عدة مؤلفات في علم البحر منها كتابه المشهور بين الملاحين المسمى (دليل المحتار في علم البحار) ويطلق عليه ملاحو حضرموت (رحماني ابن قطامي) وكتابه الآخر المسمى (المختصر الخاص للمسافر والطواش والغواص).

السفن ومعرفة مجاري البحار وهو في سن التاسعة من عمره، ونال وظيفة معلم (فلكي) وهو في سن الرابعة عشرة من عمره، وهكذا كان أبناء الحامي، يتولون قيادة السفن وهم في سن مبكرة من أعمارهم[1]، بحكم المهنة التي ارتبطوا بها، وعرفوا بها، ومارسوها.

وعرف أبناء الحامي بأنهم أرباب الحرف الأربع؛ فعملهم الأول الملاحة، فإذا لم يرغب ابن الحامي العمل ملاحاً بحرياً عمل فلاحاً في أرض قريته، فإذا لم يستطع عمل صياداً للأسماك، فإذا لم يستطع عمل تاجراً صغيراً أو عاملاً مكتبياً. ولذا قلَّ أن تجد بين رجال الحامي شخصاً دون عملٍ وهو قادر عليه، ومع ذلك فإن أهل الحامي كانوا كغيرهم من رجال البحرٍ في أقطار مختلفة من العالم يؤمنون بالأقاصيص البحرية، وذلك يعدُّ من الأمور التي تكوِّن شخصية البحار المغامر؛ فهو شغوف بقصص المغامرات البحرية، وما يتناقله الخلف عن السلف من الحكايات الملاحية، والأساطير والمعتقدات التي خيمت ردحاً من الزمن على عقول رجال البحر، الذين كان شأنهم في هذا المضمار شأن رجال البحر في أرجاء مختلفة من العالم؛ كاليابان وبريطانيا على سبيل المثال لا الحصر، حيث عرفت الأساطير والمعتقدات الخرافية عن البحر طريقها إلى البحارة، ومنها ما حمل محمل الحقيقة بحكم التداول الطويل، حتى لدى أكثر الناس تعصباً ضدَّ القديم. ويقال عن ابن الحامي أنه يرى أن الله خلقه أساساً ليكون ملاحاً.

ولذا تجد أبناء الحامي يفخرون بآبائهم الذين ماتوا في العواصف

---

(1) ومنهم الربان الشهير سعيد باطايع الذي التحق بالخدمة البحرية وعمره تسع سنوات وفي تلك السن المبكرة استطاع أن يرشد قائد دفة السفينة وينبهه عن خطأ وقع فيه أثناء إبحارهم إلى جزيرة زنجبار بشرق إفريقيا. انظر: محمد باهارون (الكشف عن جوانب من حياة باطايع).

البحرية، وفي حروب القراصنة الذين كانوا يعترضون سفنهم في المواسم التجارية المختلفة في أعالي البحار، ولسنا نقول هذا مغالين أو مندفعين بحماسة متعصّبة أو عاطفية؛ بل إننا استقينا معلوماتنا التاريخية من كتب ومراجع ووثائق تاريخية قديمة.

كما سنوضح الحوادث التي تعرض لها أبناء قرية الحامي في أعالي البحار، وتعرضت لها قريتهم على أيدي الغزاة البرتغاليين المستعمرين. سنوضح ذلك في فصل خاص للحوادث من هذا الكتاب.

«في مآثر السلف إذكاءً لشعور الخلف»

تحت هذا العنوان كتب الأستاذ قدري حافظ في مجلة العربي، العدد 29 لعام (1380/ 1961)، ونحن نقتطف بعض فقرات من مقاله، وبعض جمل من كتاب ابن ماجد.

تتمة:

بهذه المناسبة أحببت أن أقول كلمة عن ملاح عربي مهر في الملاحة، ووضع المؤلفات التي كانت خير معين للذين أتوا من بعده من ملاحي الشرق والغرب.

ذلك الملاح العربي هو شهاب الدين أحمد بن ماجد بن محمد بن معلق بن أبي الركائب النجدي، الملقب بأسد البحر الهائج، ويعرف بسليل الأسود الذي يلقب نفسه بشاعر القبلتين.

ولد زهاء 826 هجرية، الموافق 1432 ميلادية، في بلدة جلفار – وهي رأس الخيمة اليوم – في الخليج العربي، والأرجح أنه قد عاش حتى بلغ المئة عام[1]، وفي رواية أنه وجد قريباً من سنة 835 هجرية، أو سنة 838 هجرية[2].

ويناهز عدد مؤلفاته الأربعين مؤلفاً، وأشهرها (حاوية الاختصار في

(1) العربي، العدد 29 لعام 80هـ 61 م. بقلم قدري حافظ طوقان.

(2) ابن ماجد، للدكتور أنور عبد العليم.

أصول علم البحار)؛ وهي أرجوزة في ألف بيت، صاغ فيها علوم البحار بلغة عامية، متحللاً من قواعد النحو واللغة؛ وذلك كي يسهل على البحارة حفظ هذه العلوم، وهو الذي قاد فاسكو ديجاما البرتغالي إلى الهند. وقد رَجَّح بعض الباحثين أن فاسكو ديجاما استعان بابن ماجد[1] في تسيير أسطوله في ماليندي على ساحل إفريقيا الشرقية إلى كالكيوت في الهند، وذلك عندما التقى فاسكو ديجاما بابن ماجد في ميناء ماليندي على الساحل الشرقي من إفريقيا، يوم 15 آذار سنة 1498 ميلادية، واتفق مع ابن ماجد ليأخذه رباناً معه يدله على الطريق إلى الهند. وفي يوم 24 من شهر نيسان سنة 1498 ميلادية، أقلع من ميناء ماليندي متجهاً إلى الهند، فاجتاز المحيط في 22 يوماً، ووصل إلى كالكيوت دون أن يلقى في طريقه أي مشقة[2].

---

(1) يؤكد العديد من الباحثين العرب والأجانب - المنصفون منهم - أن هذه فرية اتهم بها ابن ماجد وهو منها بريء براءة الذئب من دم يوسف، ومنهم الدكتور أنور محمد عبد العليم في دراسته (ابن ماجد والبرتغال)، والأستاذ إبراهيم خوري في كتابه (أحمد بن ماجد حياته، مؤلفاته، استحالة لقائه بفاسكو دي غاما)، والأستاذ حسن صالح شهاب في كتابه (أحمد بن ماجد والملاحة في المحيط الهندي)، وفي حوار أجريته معه في مطار البحرين 2010 م حول الموضوع أخبرني فيه أن شهرة ابن ماجد هي سبب اتهامه بتلك التهمة وجعلت قطب الدين النهروالي في كتابه (البرق اليماني في الفتح العثماني) يذهب إلى أن اسم الربان العربي الذي سير فاسكودي جاما من ماليندي إلى الهند هو أحمد بن ماجد، وقيل ذكر ذلك لأسباب سياسية ليلقي فيها بالتبعة على العرب ويرضي بها سادته العثمانيين، وفي كتابه (بيان للمؤرخين الأماجد في براءة ابن ماجد) يؤكد الدكتور سلطان بن محمد القاسمي ما ذهب إليه أولئك الباحثون: أن المرشد لأسطول فاسكو دي جاما هو رجل مسيحي يدعى غجراتي من إحدى الطوائف الهندوسية واسمه (كاناكا) كما جاء ذلك في كتاب رحلة يوميات دي غاما للباحث الفرنسي غبرييل فيران، وتؤكده أيضاً مخطوطة دونها واحد من جنود البحرية في السفينة المرافقة لـ (دي غاما) والتي تقدم الدليل الناصع الذي لا لبس فيه على أن من أعان هذا الملاح البرتغالي لم يكن ابن ماجد وإنما هو مرشد مسيحي أرسله لهم حاكم ماليندي على الساحل الشرقي الإفريقي.

(2) راجع كتاب ابن ماجد للدكتور أنور عبد العليم. والعدد 29 من مجلة العربي لعام 1380 هـ، 1961 ميلادية. بقلم قدري حافظ.

ولقد ظهر في الأمة العربية كثيرون أمثال ابن ماجد من الذين أتقنوا الملاحة وعرفوا شيئاً كثيراً عنها، وظهر في العرب من وضع في ذلك الرسائل والكتب القيمة التي بقيت قروناً عديدة منبعاً ينهل منه الشرق والغرب، ويستفيدون منها، وليس المجال الآن مجال التفصيل، ولكن لا بد من ذكر بعض الملاحين والربابنة الذين قطعوا أشواطاً في علوم البحر، وفي وضع المؤلفات النفيسة من نثر وشعر. ومن هؤلاء محمد بن شاذان، وسهيل بن أبان، وليث بن كهلان، وعبد العزيز بن أحمد المغربي[1]، والحكم سليمان الجوهري؛ الملاح[2] الفلكي المعاصر لابن ماجد، وهو من أرض المهرة - ساحل الجنوب اليمني - ومن مواليد مدينة الشحر على الساحل الجنوبي لحضرموت. ومنهم عيسى بن عبد الوهاب القطامي الكويتي.

---

(1) هؤلاء هم الليوث الثلاثة الذين وصفهم الملاح ابن ماجد بشيء من التعظيم والإجلال في كتابه الفوائد وغيره من منظوماته وعد نفسه رابعهم، وهم من مشاهير الملاحين المتقنين للعلوم البحرية في عصر الدولة العباسية ولهم بعض المصنفات في العلوم البحرية المعروفة بالرهمانج أو الرحماني. أما عبد العزيز المغربي فقد كان أحد المعالمة المشهورين في عهد أولئك الليوث. انظر كتاب الفوائد لابن ماجد.

(2) هو الملاح المعلم الحكم سليمان بن أحمد بن سليمان المهري ولد بميناء الشحر في حوالي 880هـ و توفي عام 962هـ له مؤلفات خمسة نشرها المستشرق جبريال فيراند منها: العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية ألفه عام 917هـ (1510م)، والمنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر. انظر: ص 75 من تعليقات محمد ضياء شهاب على المدخل إلى تاريخ الإسلام في الشرق الأقصى للعلامة علوي بن طاهر الحداد.

قرية الحامي

وقرية الحامي التي نحن بصدد الحديث عنها أنجبت الكثيرين من القباطنة المشاهير في علم البحار والفلك، وفي هذا الكتاب أوضحنا أسماء البعض من أولئك القباطنة الذين كانوا خير معين للتوجيه والإرشاد والنجدة الملاحية؛ ومنهم الملاح الشهير الحضرمي القبطان سعيد سالم با طايع، الذي أنجبته قرية الحامي زهاء سنة 1180 هجرية[1]، وهو من مشاهير الملاحين البحريين، صاحب المنظومتين الشهيرتين في الملاحة البحرية، تقع الواحدة في خمسين بيتاً تقريباً، وتعدَّان مرجعين هامين في الملاحة البحرية إلى يومنا هذا لأرباب السفن، في المعالم البحرية للمسافرين في الخط البحري المبتدئ من مسقط، والمنتهي بميناء المخباء شمال اليمن. والخط الثاني المبتدئ من ميناء سيحوت بأرض المهرة جنوب اليمن، والمنتهي إلى جزيرة زنجبار بشرق إفريقيا.

والجدير بالذكر هنا أنه في مؤتمر روما الذي انعقد في عام 1965 م، كانت السفينة الشراعية الحضرمية مدار بحث شيق في الدراسة التي تقدم بها البرفسور الدكتور سرجنت الإنجليزي[2]، عندما عرض شرح منظومتي

(1) وقد عاش ما يقارب الثلاثة والتسعين عاماً وكانت وفاته سنة 1273 هـ (1856 م)، وإلى كونه ملاحاً وشاعراً، فقد كان أيضاً فلكياً ولغوياً وفقيهاً ونساخاً للكتب، وقد تحدثنا عن تلك الجوانب من حياته في دراسة خاصة بعنوان (الكشف عن جوانب من حياة الملاح باطايع).

(2) هو الدكتور روبرت سارجنت، أحد الدبلوماسيين البريطانيين أرسلته بريطانيا مستشاراً عنها لدى سلطنتي حضرموت عام 1947 م، وقد استغل فترة وجوده بحضرموت فكتب العديد من الدراسات في الشعر والملاحة والتاريخ منها (حول مصادر التاريخ الحضرمي) و(شعر ونثر من حضرموت) و(الأدب العامي في حضرموت)، وكتب دراسة مقارنة عن منظومة الملاح باطايع من سيحوت إلى

الملاح الحضرمي الشهير سعيد سالم با طايع، الذي أنجبته قرية الحامي، وقد حازت المنظومتان الإعجاب في المعالم البحرية والتوجيه المتقن. والفضل كل الفضل في إبراز وإظهار هاتين المنظومتين في المؤتمرات البحرية العالمية يرجع إلى الأستاذ محمد عبد القادر با مطرف[1]، الذي قام هو بترجمتها وشرحها من اللغة العربية إلى اللغة الإنجليزية.

والقبطان سعيد سالم با طايع صاغ هاتين المنظومتين بلغة عامية متحللاً من قواعد النحو واللغة؛ وذلك كي يسهل على البحارة حفظ هاتين المنظومتين، كما فعل الملاح ابن ماجد في أرجوزته التي أسماها (حاوية الاختصار)، وأصبحت منظومتا سعيد سالم با طايع مرجعاً لكل قباطنة السفن الشراعية، تجدهم يهتمون بدراستها وحفظها عن ظهر قلب؛ للسير عليها في طريقهم، واتِّباع خطوط السير البحرية التي وردت فيهما؛ لما في المنظومتين من إيضاح لمعالم خطوط سير السفن في البحر، وإشارات لمعرفة البرور والجبال والجزر والموانئ، ومعرفة المواقع لرسو السفن، ومعرفة سير السفن في البحر على منازل نجوم البوصلة البحرية، والسير عليها، ومعرفة المواقع التي توجد فيها ينابيع المياه للشرب، إذا ما احتاجتها بعض السفن وهي سائرة في عباب البحر، كما أشار إلى بعض آلة السفينة،

زنجبار ومعظم دراساته باللغة الإنجليزية، وترجم منها القليل، وهي موجودة في جامعة كامبردج ببريطانيا، وكانت وفاته سنة 1992 م.

(1) هو الأستاذ المؤرخ محمد بن عبد القادر بن عمر بامطرف من مواليد مدينة الشحر سنة 1915 م وتلقى تعليمه في مدرسة مكارم الأخلاق ثم واصل تعليمه الثانوي في عدن وتعليمه العالي في لندن وكامبردج، له العديد من المؤلفات في الأدب والتاريخ والمسرح والقصة منها: كتابه الجامع لأعلام المهاجرين اليمنيين، والمختصر في تاريخ حضرموت العام، وفي سبيل الحكم، ومعجم الأمثال الحضرمية، والشهداء السبعة، والرفيق النافع وغيرها من المؤلفات التي تفرغ في تأليفها منذ عام 1963 م حتى وفاته عام 1988 م في مدينة الكلا.

وكيفية استعمالها في حالة السفر، ودخول الموانئ عندما تهب الأرياح، وإعطاء النصائح المفيدة للقباطنة والمسؤولين القياديين بقيادة السفن. وقد وصف الملاح سعيد سالم با طايع قرية الحامي في منظومته البحرية بقوله: «الحامي المحتمية»، ومن هذه الجملة فقد كانت – ولا ريب – تدور بخلده الغارات البرتغالية التي احتمت منها قرية الحامي، بفضل موقعها الجغرافي المحجوب، علماً بأن قرنين من الزمن يفصلانه عن عهد تردد القراصنة على شواطئ جنوب اليمن، ولم تُمحَ الذكريات المؤلمة التي ينطوي عليها أهل الحامي للغارات البرتغالية، التي كانت تُشنُّ على سفنهم من البرتغاليين.

ومنظومتا القبطان با طايع فيها الكثير من المعاني والإرشادات، وفي هذا الكتاب يجد القارئ المنظومتين مع شرحنا توضيحاً لمعانيها.

ومن أمثال با طايع كثيرون من الملاحين البحريين الذين أنجبتهم قرية الحامي؛ فمنهم القبطان العبقري عوض أحمد بن عروه، الذي ولد زهاء سنة 1262 هجرية، ومات سنة 1333 هجرية، هذا الملاح قضى حياته قبطاناً ورباناً في تسيير السفن وإدارتها من الناحية الفنية والإدارية، وهو من القباطنة البارزين، عاش حياته كلها متنقلاً على ظهور السفن بين شواطئ البحر الأحمر والبحر العربي والخليج العربي، وشواطئ إفريقيا والمحيط الهندي، مرشداً للسفن في عرض البحار بحكم خبرته ومعرفته للجبال والجزر، والموانئ وأعماقها ومداخلها، ومواقع صلاحية رسو السفن فيها، وخبيراً بمعالم خطوط السير ومجاري البحر على البوصلة البحرية، وعارفاً ضغوط الرياح والتيارات البحرية والمد والجزر، وما زال حتى يومنا هذا يضرب به المثل في مهارته وخبرته لتسيير السفن وبراعته في الملاحة، وإتقانه للناحية الإدارية والفنية. وفي أواخر أيامه كُفَّ بصره وأصبح لا يرى شيئاً، وهو في

هذه الحالة تميز بعبقريته وحاسته، واستطاع أن يتولى قيادة السفن، وتسييرها في عرض البحار كعادته، وكأنه مبصرٌ كما كان سابقاً. استطاع ذلك بحاسة الشم؛ فمن شمه لمياه البحر ورمالها يعرف المواقع والجهات التي تمخر عليها السفينة، فيعطي إرشاداته وتوجيهاته إلى بحارة السفينة، ويرشدهم إلى خطوط السير والاتجاه الصحيح، وهو مكفوف البصر.

ومما قيل عنه أنه ذات مرة سافرت السفينة التي هو فيها ومسؤول عن قيادتها وتوجيهها من ميناء الحامي في طريقها إلى البصرة، وبعد أن مرّت عليهم سبعة أيام وهم في عرض البحر، طلبوا منه معرفة الجهة التي هم فيها، فطلب منهم رمي البُلد[1] إلى قاع البحر ليحضروا له شيئاً من رمال قاع البحر؛ كي يشم الرمل كما هي عادته؛ ليعرف من شمه للرمل الموقع الذي هم فيه، فقام البحارة بأخذ البُلد وغمروه بماء البحر، ووضعوا فيه شيئاً من رمال قرية الحامي - حيث كان لديهم في السفينة رمال من قرية الحامي - وقدموه له، فقام بشم الرمل الممزوج بماء البحر، وبقي يكرر الشم للرمل الذي قدموه له، وبعد ذلك قال لهم بلهجة أهالي الحامي البحرية: «عور لماتكم عادنها في الحامي»؛ أي: لأمهاتكم العمى، هل نحن ما زلنا في قرية الحامي ولم نسافر منها؟ قال هذه العبارة؛ لأنه عرف من شمه للرمل الذي قدموه له أنه من رمال قرية الحامي، وهذه القصة مشهورة عنه، وما زال بحارة السفن يتحدثون عنها، ويستشهدون بها إلى يومنا هذا[2].

---

(1) البلد: بضم الباء مسبار القياس وهو أداة تطلى بالشحم وتنزل إلى قاع البحر يسبر بها الملاح أعماق البحر. انظر القاموس البحري للمؤلف، مادة البلد ص100.

(2) هذه الحادثة مستفاضة بين أهالي الحامي ويشير إليها العديد من الباحثين وقد ذكرتها في كتابي (ملامح من تاريخ الحامي البحري)، وذكرها الأستاذ حسن صالح شهاب في كتابه (أضواء من تاريخ اليمن البحري) وهو معجب بالربان ابن عروة دائماً يتحدث عنه بما سمعه من تلاميذه كالربان محمد عبد الله

وهذه ظاهرة واضحة تجلت فيها عبقرية هذا الملاح فوق خبراته الملاحية التي تحدثنا عنها؛ ولهذا قلنا: إنه خبير وعبقري، ومن خبراته التي اتصف بها أنه أحياناً عندما تكون سفينته سائرة في أعالي البحار وبعيدة عن البر، يسأل البحارة: أيشاهدون شيئاً من الأحياء كالطيور مثلاً؟ وعندما يشاهدون الطيور ويخبرونه بمشاهدتهم لها، ينبه البحارة على أنهم قريبون من البر، وأنهم سوف يشاهدون البر بعد ساعات قليلة؛ وذلك لمعرفته وخبرته ببعض الطيور التي لا تفارق البر، ولا تغيب عنه بعيداً، وهي طيور خاصة رمادية اللون، والبحارة عندنا يسمونها طيور الضفيق، وأصبح بحارة السفن في جهتنا يضربون الأمثال بهذه الطيور للشخص الذي لا يرغب السفر من بلده؛ فيقال عنه: هذا «ضفيق»، والضفيق لا يغيب عن البر؛ أي أن فلاناً لا يرغب مفارقة بلده، ولا يحب أن يسافر عنها، فهو أشبه بذلك الطير الذي لا يبتعد عن البر.

هذه خبرة وعبقرية هذا الملاح (عوض أحمد بن عروه) الذي أنجبته قرية الحامي، ومن أمثاله في خبرات الملاحة كثيرون أنجبتهم هذه القرية.

وقد يقول قائل: إن هذه قصة خرافية، وقد لا يصدق بعض القراء مثل هذه المعجزة التي اتصف بها هذا الملاح؛ وهي معرفته للجهات ومواقع البحر وموانئه بواسطة شم مياه البحر ورمالها، وهو مكفوف البصر كما قلنا، ولكن تأكدت من صحة ذلك من بعض الأشخاص الذين عاصروا هذا الملاح، وكانوا معه يعملون كبحارة، وهم الآن في أواخر أيام حياتهم المديدة؛ ومنهم القبطان المعروف محمد عبد الله با عباد، والقبطان سالم سالمين كعيتي، اللذين ما زالا على قيد الحياة عند إعدادنا هذا الكتاب[1]،

باعباد، وقد أهدى له كتابه (فن الملاحة عند العرب).

(1) أي في عام 1971 م.

وقد شرحا لي الشيء الكثير عن خبرات هذا الملاح، وفوق ذلك منجزات هذا الملاح مشاعة بين أرباب السفن من قباطنة وربابنة وبحارة إلى يومنا هذا، يستشهدون بها ويضربون به الأمثال في الخبرة الملاحية.

ونحن لا نستغرب ما اتصف به الملاح ابن عروه من خبرة وعبقرية في الملاحة البحرية، إذا نحن رجعنا إلى ما قاله الملاح العربي الشهير العلامة أحمد بن ماجد؛ فابن ماجد يولي عناية تامة باختيار الربان في الملاحة، ونحن هنا نلخص من كلام ابن ماجد ما يجب أن يكون عليه الربان من الفنون والخبرة الملاحية.

قال ابن ماجد: «إن شروط الربان الكفؤ: ينبغي أن يعرف البرور وندخاتها وإشاراتها؛ كالطين والحشيش، والحياة والحيتان، والموارز والأرياح، وتغير الأمواه، ومد البحر وجزره، وخواص المياه ولونها وتغيره، وطبيعة القاع وعمقه، والنباتات البحرية، والحيوانات البحرية، والطيور البحرية التي تدل على قرب الشاطئ، أو على جزر ومواقع بعينها»[1]. كما تكلم ابن ماجد عن الإشارات التي يحتاج إليها الربان في معرفة البر، ومداخل الموانئ المختلفة، أو يهتدي بها في طريقه في البحر، وذلك مثل «الطين» والحيات والطيور المائية والحشيش والحوت. وكل هذه رموز يعني بها في الواقع المسائل الآتية:

1 – طبيعة القاع.

2 – الأسماك والحيوانات والطيور البحرية المميزة للمياه المختلفة.

3 – الطحالب والحشائش البحرية المميزة.

---

(1) انظر كتاب الفوائد في أصول علم البحر والقواعد للملاح أحمد بن ماجد.

4- لون ماء البحر في المناطق المختلفة.

ومن ذلك قوله في قصيدته (حاوية الاختصار في أصول علم البحار):

والـطـيـن والـحـيـات والأطـيـارِ
والـحـوت والحشيش خـذ أخباري
لا تـعـتـبـر إلا بـمـا جـربـتـه
أو أن يـكـون الـوصـف قـد حققته

أو قوله:

تـغـيـر الأمـواه فـي الـحـالاتِ
يـحـصـل مـن طـيـن ومـن حـيـاتِ
حـتـى يـصـيـر الـمـاء مـثـل الـنـورِ
فـذاك لا يـخـفـى عـلـى الـنـحـريـرِ
وإن رأيـت الـمـاء قـد تـغـيـرْ
مـارجـة الـشـبـاب مـنـه إحـذرْ

ونخرج من كل ذلك بأن العلوم التي يجب على الربان أن يلم بها ليكون رباناً ماهراً يمكن تلخيصها فيما يلي:

1- علوم رياضية وفلكية.

2- قواعد الملاحة الأساسية.

3- معرفة حال البحر والأنواء والرياح.

4- أرصاد جوية وبحرية؛ كالبوصلة البحرية، والمربع، والإسطرلاب[1].

5- قسط من علوم الإقيانوغرافية الطبيعية والبيولوجية، يعينه على فهم خواص المياه والأحياء البحرية، والطيور التي يستدل بها على قرب السواحل، وطبيعة القاع وجس الأغوار.

وواضح أن كل الشروط التي يشترطها الملاح ابن ماجد في الربان الكفء قد توفرت في الربان «ابن عروه»؛ من معرفته للمواقع والبرور، ورائحة مياه البحر ورائحة الرمل والأطيان، ومعرفته لها بواسطة الشمّ وهو مكفوف البصر، ومعرفته للطيور والحيتان والحشائش والنباتات البحرية.

ونحن لا نستغرب مثل هذه الخبرة من شخص عاش حياته كلها على ظهور السفن، وبين أمواج البحر، ونشأ وترعرع في البحر، وسلخ فيه أكثر من خمسين عاماً من عمره، وفهم أسرار هذه الصنعة العظيمة فهماً كاملاً، وأصبح رباناً حاذقاً ماهراً في كل مكان يسافر إليه، لا يخفى عليه شيء من مشكلات البحر، وأصبح ملاحاً من الدرجة الأولى، ومن الربابنة الذين توفرت لديهم المؤهلات التي يشترطها الملاح ابن ماجد في الربان الكفء.

وبهذه المناسبة نذكر قصة نشرتها بعض الصحف الأمريكية، والقصة هي قصة صياد من المحيط الهادي في جزيرة (شوفقا)، واسم الصياد (توتيا كاهومو نالاهي)، هذا الصياد كان مكفوف البصر في صغره، وذات يوم وعندما كان سنه خمسة وعشرين عاماً، كان يصطاد في قاربه في عرض البحر، ومعه ابنه الصغير؛ واسمه (توبو)، وبينما هما في البحر جاءهم مركب صغير، وفي ذلك المركب أحد الأمراء من جزيرة (سماو) في المحيط الهادي، وكان

(1) القياس المسمى بـ (السكستان)، المعروف عند الملاحين بالكمال.

المركب قد ضل طريق سيره، ولا يعرف الجهة التي هو فيها، وسأل قبطان المركب الصياد الأعمى، وهو يصطاد في قاربه الصغير بعيداً عن البر؛ بحيث لا يشاهد البر، سأله القبطان عن الجهة التي هو فيها، فقام الصياد الأعمى ولمس بيده ماء البحر، وبعد أن لمس ماء البحر رد على قبطان المركب وقال له: أنت قريب من الجزيرة المسماة (توقا تابو)؛ وهي الجزيرة التي يريدها قبطان المركب، فسأله مرة ثانية بقوله: متى نصل إلى الجزيرة؟ فسأل الصياد ابنه الصغير عن الجو وعما يراه ويشاهده فيه، فرد عليه ابنه بقوله: إنه يشاهد «طيوراً»، فرد الصياد الأعمى على قبطان المركب بقوله: سيظهر عليكم البر قريباً بعد ساعات. وبعد أن تلقى قبطان المركب هذه المعلومات من الصياد الأعمى، أخبر بها الأمير الذي كان معه في المركب، فطلب الأمير حضور الصياد، وسأله: كيف عرف أنهم بالقرب من جزيرة (توقا تابو)؟ وكيف عرف المسافة الواقعة بينهم وبين البر؟ فقال الصياد: إن معرفته لقرب الجزيرة منهم يرجع لمسه لماء البحر، وقال: إنه إذا لمس ماء البحر بيده يعرف منه مكان الغزر[1] والرق[2]؛ أي: المكان العميق والعكس، ويعرف من ذلك المنطقة التي هو فيها؛ بحكم معرفته لأعماق البحر من لمسه للماء بيده.

وأما معرفته المسافة الواقعة بينهم وبين البر، فهذا من خبرته ببعض الطيور، وقال: إن مثل هذه الطيور التي شاهدها ابنه وأخبره بها لا تغيب عن البر كثيراً. هكذا قال الصياد الأعمى للأمير، وبعد أن سمع الأمير كلام الصياد شكره، وقرر له مرتباً شهرياً ومعاشاً كافياً له ولأسرته، وقد أوضحنا اسم هذا الصياد الذي هو (توتيا كاهو مون لاهي)؛ أي: القبضة النابتة في الماء الغزير.

---

(1) الغزر: العمق.

(2) الرق: عكس العمق.

واختصار اسمه (سيون كاهو)، وهذا الصياد ظَلَّ على قيد الحياة حتى عام 1968 م، وهو يعيش في جزيرة (تونقا) في المحيط الهادي، وسنه 85 عاماً، وهو مكفوف البصر من صغره، وقصته نرويها كما نشرتها المجلة الأمريكية (ناشل)، المحررة شهر آذار عام 1968 م، بقلم الكاتب الأمريكي المدعو (ملفل قرو فنور)، حيث قال: إنه قام بزيارة إلى جزيرة (تونقا) في المحيط الهادي في عام 1968م، وفي هذه الجزيرة زار ذلك الصياد الأعمى المدعو (توتيا كاهو مونا لاهي)، وكان الصياد يعيش مع أسرته وسنه 85 عاماً، فروى قصته مع الأمير للصحفي الأمريكي، فنشر ملخصاً لتلك القصة. ونحن بدورنا نرويها في هذا الكتاب دليلاً على الخبرة التي اتصف بها القبطان عوض أحمد بن عروه، إضافة إلى تلك الأدلة التي قالها الملاح الشهير أحمد بن ماجد، والتي توفرت في ملاحنا الشهير ابن عروه، كما سبق أن أوضحناها في صفحات هذا الكتاب، كدليل ثابت للخبرات التي اتصف بها الملاح ابن عروه.

شخصيات بارزة في الملاحة

وقرية الحامي غنية بالقباطنة والربابنة الموهوبين في فن الملاحة البحرية، وسيرهم تزخر بالمغامرات البحرية التي قام بها أولئك الملاحون بخبراتهم الملاحية العربية التي كانوا يحفظونها في صدورهم، ويتوارثها الأبناء عن الآباء، وقد تحدثنا عن القبطان با طايع، والقبطان ابن عروه، وعن مواهبهما الفنية في شؤون الملاحة.

ويجدر بنا هنا أن نستعرض ثلاثة من الشخصيات البارزة في مضمار الملاحة البحرية من أبناء قرية الحامي، ومن مجموعة القباطنة الذين عاشوا في أواخر القرن الثالث عشر، وأوائل النصف الأخير من القرن الرابع عشر الهجري، هؤلاء هم: القبطان محمد عوض عيديد، والقبطان عمر عبيد با صالح، والقبطان محمد عبد الله با عباد.

القبطان محمد عوض عيديد:

من مواليد سنة 1282 هجرية، وتوفي سنة 1358، ذلك القبطان الذي حاز الخبرة والمعرفة لخطوط السير الملاحية في أعالي البحار وسواحلها، وتجول في كل الشواطئ الهندية، وشرق إفريقيا وشواطئها، والبحر الأحمر والبحر العربي وشواطئه، وكان عارفاً بالأرصاد الجوية، وحالات البحر والأرياح، وكل قواعد الملاحة الأساسية، جامعاً بين وظيفتي المعلم الفلكي في أعالي البحار، والربان الخبير بالشواطئ وسواحلها وجزرها وموانئها وأعماقها، حسن المحادثة والتوجيه، يؤنس جليسه بحديثه الطلي، وفكاهته

البحرية اللذيذة، وله في معرفة مسالك البحار اقتدار غريب، فمن المعروف عنه أنه عندما تكون السفينة سائرة في عرض البحر، تجده مضطجعاً على فراش نومه في غرفته الخاصة التي يسميها البحارة (القطع)، بعيداً عن أدوات القيادة، يعرف حركة السفينة واهتزازها وهي سائرة، ويعرف انحرافها إذا انحرفت عن خط السير السليم، وتجده ينبه ويرشد قائد الدفة إلى أغلاطه، وينبهه على انحراف السفينة عن خط السير، وتسمعه يصيح على قائد الدفة بقوله: أنت انحرفت إلى الشمال، أو إلى الجنوب. ويقول له: أنت خرجت عن المجرى - أي: الطريق - ارجع إلى الخط الفلاني في البوصلة. يعطي كل هذه الإرشادات، ويعرف كل هذه الأغلاط، وهو مضطجع على فراش نومه؛ سواء أكان الوقت ليلاً أم نهاراً، وهذا اقتدار غريب، وظاهرة ومقدرة فنية وحاسة اشتهر بها هذا الملاح، قلَّتْ أن توجد في غيره.[1]

ونحن لا نستغرب هذا من شخص عاش حياته الطويلة بين أمواج البحر على ظهور السفن، وقد تخرج على يده كثيرون من القباطنة المعترف بهم؛ أمثال عمر حسين، وعبد الله حسين آل عيديد، وغيرهما من القباطنة الذين تلقوا الخبرة في فنون الملاحة البحرية على يده، رحمه الله.

القبطان عمر عبيد با صالح:

وُلِدَ زهاء سنة 1280 هجرية، وتوفي يوم 23 شهر جمادى الأولى سنة 1361 هجرية، وقد نشأ كغيره من أبناء قريته، وعاش ملاحاً في أعالي البحار،

---

(1) ومما خلفه الربان عيديد مدونة بحرية عظيمة تضم العديد من المرشدات والخرائط البحرية والقواعد الحسابية، سنفردها في كتاب خاص بإذن الله تعالى تحت عنوان (الربان الفلكي محمد عوض عيديد ومدونته البحرية).

ومعلماً فلكياً خبيراً بفنون البحر وقيادة السفن، وخاض تجارب مريرة أفنى فيها جل حياته بين صفحتي الماء والسماء، حياة كلها حافلة بالأعاجيب، وجل رحلاته البحرية إلى شواطئ الهند، يقطع المحيط الهندي بمعرفته للأرصاد الجوية؛ لكونه خبيراً بتلك الشواطئ وجزرها وموانئها وأعماقها وأرياحها، كقبطان ماهر ومرشد قدير على قيادة السفن الشراعية الكبيرة، وآخر سفينة تولى قيادتها وعمل فيها قبطاناً ومعلماً، هي السفينة المسماة (الصرك)، وهي أكبر السفن الشراعية في جنوب الجزيرة العربية، تقدر حمولتها بألف طن[1]، وقد تخرج على يده كثيرون من القباطنة، وأبرز من تخرج على يده من القباطنة في علم البحر: القبطان والمعلم المعروف سالم أحمد با صالح.

وفي أواخر أيامه اعتزل مهنة الملاحة، واشتغل تاجراً في الأخشاب، وأدوات السفن، وكان مرجعاً لقباطنة وبحارة السفن في حل مشاكلهم وقضاياهم المتعلقة بشؤون الملاحة، على أسس العوائد البحرية وقوانينها، بحكم خبرته ومعرفته بفنون البحر، وبأصول ومصطلحات الملاحة. وله مزاياه الشخصية؛ يمتاز بالذكاء وبعد النظر، ويستشار من قبل السلطات في عادات البلاد الاجتماعية وحالاتها، ويتمتع في بلاده بشعبية، وله مواقف معروفة في مساندته للمصالح العامة لبلده وأهلها، ويستنكر ويقاوم كل ما يخالف عادات البلاد عندما يشعر بالخروج عليها من قبل السلطات المحلية، ويؤخذ برأيه إذا استشير.

---

(1) هذه السفينة من أملاك التاجر أحمد عوض بوسبعة من تجار المكلا، وقد تمت صناعتها سنة 1342 هـ.

القبطان محمد عبد الله با عباد:

من مواليد 1305 هجرية، وسنه وقت إعداد هذا الكتاب ستة وثمانون عاماً، وهو ما زال محتفظاً بصحته وذاكرته وقواه العقلية، والسمع والبصر، ونحن نتمنى له عمراً أطول، وليس طول العمر بالشيء المستبعد في الأحوال الطبيعية على رجل مثل با عباد، قضى أغلب حياته أو كلها في البحر، يتنفس الهواء النقي، ويعيش في بساطة، متفرغاً لعمله، لا يشغل باله بشيء من عرض الدنيا وزينتها، وبا عباد ينحدر من أسرة ربابنة؛ فهو رجل بحر مجرب، خبير بالنجوم وبمسالك الملاحة في أعالي البحار، تجده دائماً مشغولاً بقياساته الفلكية، وتجاربه قد علّمته أكثر بعواصف البحر وأنوائه وتقلب أحواله. وهو شديد الحزم والخوف والحذر من البحر، ودائماً يعد سفينته إعداداً كاملاً بكل أدوات الملاحة، ولا يشحنها بأكثر من حملها المقرر؛ اتباعاً واعتماداً لقوانين البحر ونظمه.

وفي عصر يوم 15 ذي الحجة 1390 هـ، الموافق شهر شباط 1971م، قابلته في منزله الخاص، وطلبت منه أن يصف لي شيئاً من حياته البحرية، ومتى بدأها. فقال: بدأت أعمل في الملاحة بحاراً وسني اثنتا عشرة سنة، وبعد خمسة عشر عاماً قضيتها في خدمة علم الفلك وتجاربه وخبراته ودراساته، ترقيت من مرتبة لأخرى حتى ارتقيت إلى درجة ناخوذة (قبطان)، وكان سني سبعةً وعشرين عاماً حين ذاك، وقضيت أربعين سنةً قبطاناً في سفن المشايخ آل با زرعه[1]، وست سنوات قضيتها قبطاناً في سفينتي (القماصه) التي غرقت في بومبي بالهند، بعد أن هبت علينا عاصفة وغرقت السفينة،

(1) والسفن التي قادها الربان باعباد هي (الميمون والهلال والزاهر) ملك التاجر الشيخ محمد عمر بازرعة المتوفى سنة 1930م.

ونجونا بأرواحنا منها، وفقدنا السفينة وكل ما نملكه بداخلها، وغرق عدد من السفن في تلك العاصفة، أذكر منها سفينة ملك المشايخ آل با سويد، وكان ذلك في عام 1951م[1]، ومن هذا يتضح لكم أني قضيت ثلاثة وسبعين عاماً في الملاحة البحرية، وهي حياتي المفضلة التي عشتها كما يقول المثل: بين السماء والماء، في مصارعة أمواج البحر وأعاصيره القاسية، طفت فيها الهند وسواحلها، وشرق أفريقيا وشواطئها، والبحر الأحمر والخليج العربي وشواطئهما.

أما حوادث البحر التي مرت علينا فكثيرة، وشرحها يطول، ويتطلب كمية ضخمة من صفحات البياض، فكل السنين التي عشناها في البحر لها ذكرياتها وحوادثها[2]، وفي سنة من السنين - وعلى ما أذكر في عام 1370 هـ - كنا مجموعة من السفن في ميناء البصرة بالخليج، محملين تمراً، وبدأنا نفكر في السفر واختيار الوقت المناسب، ولمّا كانت أسفارنا ورحلاتنا مرتبة على حساب أيام السنة البحرية؛ أي: (النيروز)، كان الحساب عندنا تسعين النيروز؛ ولهذا نصحت قباطنة السفن ألّا يبحروا من الميناء إلا بعد ثلاثة أو أربعة أيام؛ حيث إن تسعين النيروز يسمونها (الكيذب)[3]؛ ومعناها:

---

(1) في عام 1951م حدث ذلك الطوفان العظيم في ميناء بومبي بالهند وقد تكسرت وغرقت فيه 135 سفينة ومات فيه الآلاف من الناس، ومن تلك السفن سفينة التاجر عمر عبد الله باسويد من تجار المكلا وناخوذتها السيد علوي أحمد المقدي.

(2) قام بعد ذلك الربان باعباد مع صديقه النوخذة أحمد باهيال بكتابة تلك الذكريات والحوادث البحرية التي تعرضوا لها مع قصة حياتهم مع البحر منذ ركوبهم حتى تقاعدهم، وسجلوها أيضاً على أشرطة الكاسيت في عام 1979م، وقد قمت بصف تلك الذكريات وتنقيحها وطباعتها في كتاب (صفحات محمد عبد الله باعباد وأحمد سعيد باهيال) الصادر عن دار الحامي للدراسات والنشر 2012م.

(3) وهو نجم الحيمر المعروف عند ملاحي الخليج بالأحيمر ويلقبه الملاحون الحضارمة أبو ذيلة والكيذب لأنه لا يضمن السفر فيه ويقال عنه إما نطح أو رمح أي إما اشتدت الرياح في أوله أو في آخره، ولهذا لا

قد تحصل فيها عواصف، وقد لا تحصل، ولكن من باب الاحتياط، يختار أن يكون السفر قريباً من أربعة وتسعين نيروزاً، غير أن أغلب قباطنة السفن لم يسمعوا النصيحة، وأبحرت السفن، أما أنا فبقيت داخل الميناء، وفعلاً هبَّت عليهم عاصفة، وانكسرت بعض السفن وغرقت، وبعضها الآخر جنح إلى الشاطئ، وأُخر عادت إلى الميناء، وقمنا بمساعدة الذين غرقت سفنهم وإسعافهم، ومن بينها بضع سفن لإخواننا المهرة، وقد أخذت معي في سفينتي عدداً من بحارة السفن التي انكسرت لإخواننا المهرة، أخذتهم معي في سفينتي من الخليج إلى بلدهم سيحوت.

ومن هذا يظهر لكم أن أسفار البحر بالسفن الشراعية تتوقف على أسس حسابية، ومعرفة للأرياح، وعمل الربان والمعلم عمل شاق، يتطلب منه اليقظة والمعرفة لكل الأحوال الجوية، بغض النظر عن معرفة العلوم والفنون الملاحية كعلم الفلك؛ لأن الغفلة والإهمال نتيجة الخطأ، وكل خطأ في العلوم الأخرى غير البحرية يكون فيه تسامح وغفران، أما خطأ الربان فهو خطأ لا يغتفر؛ لأنه يترتب عليه تلف الأرواح والأموال؛ ولهذا فالمطلوب من الربان الاحتراز من كل شيء؛ سواء أكان من الناحية الفنية، أم الناحية العملية؛ لأن البحر يتطلب العلم والعقل والتجارب والحذر والحزم.

يجازف الملاحون بالسفر فيه حتى تنتهي أيامه وتسمعهم يقولون (بانصفي الحيمر).

منظومتا الملاح سعيد سالم با طايع
المنظومة الأولى

قالها في عام 1220 هـ، الموافق عام 1805 م، وهي توضح خطوط السير البحرية، المبتدئة من مسقط، والمنتهية بميناء المخاء شمال اليمن، وهي مكونة من أربعة وستين بيتاً، أوضح القبطان با طايع في هذه المنظومة خطوط السير البحرية على البوصلة، وأعطى صورة واضحة كل ما يعود بالفائدة على القباطنة والربابنة وقواد الدفة، ونحن بدورنا ندون هذه المنظومة حرفياً مع شرحنا لكلماتها؛ ليسهل على القراء قراءتها ومعرفة معانيها. وهي:

1 - يا الله يا رب، أدعـوك يا خير مطلب
تعطي وتـوهـب، سالك بخير البريه

2 - رحيم قدوس، اكشف لنا الهم والبوس
في هذه الـرؤوس، نعبر بإخلاص نيه

3 - مـن يـوم نـولـم، وكـل بحري تنسَّم
قـل للمقدم، بـرّح حـبـال الصريه

الرؤوس: هي الجبال الممتدة في البحر. من يوم نولم: عندما ننتهي ونعلن السفر. وكل بحري تنسَّم: كل البحارة يغمرهم الفرح والسرور عند سفرهم إلى بلدهم. المقدم: هو الرجل المسؤول عن بحارة السفينة وأدوات السفر للسفينة. برّح: يعد أدوات السفر لتكون جاهزة للاستعمال.

4 - من تحت صيره، الفلك قد جد سيره
ربـه خـبـيـره، ينظر بعين العليه

5 - والقبض في التير، ساعه وهاك التفاسير
لا تسمع الغير، يا صاح خذها وصيه
6 - ذا لي وذا لك، خيران تصبح قبالك
لك في وصالك، في يوم بيضاء جليه
7 - والـرأس داود، والبر يا صاح ممدود
بحضور وشهود، فيه الحطب والسقيه
8 - وبعد مَـسْـنِـهْ، لكليل لا تَسْتَمِنَّه
اقـبـض بـخـنّـه، تبلغ مـراتـب عليه

صيره: جبل من جبال مسقط، تمر السفن الشراعية بجانبه. الفلك: هي السفينة عندما تسير في البحر. ربه خبيره: الله خبير بالسفر. ينظر بعين العليه: ينظر إليهم بعينه ليحفظهم في البحر. التير: اسم نجم من نجوم البوصلة البحرية، يقبض قائد الدفة فيه من جبل صيره كخط من خطوط السير في البحر لفترة معروفة، وإلى جهة معينة. لمدة: ساعة يكون السير في نجم التير المشار إليه، وبعد الساعة يعطيك تغيره إرشادات أخرى. لا تسمع الغير: لا تسمع غير هذه الإشارات في السير. خذها وصية: خذها نصيحة. ذا لي وذا لك: تبادل الرأي بينه وبين قائد الدفة. خيران: اسم مكان في الساحل، تأوي إليه السفن عندما تشتد عليها الأرياح، فهو يشد قائد الدفة إلى ذلك المكان، إذ يجب اللجوء إليه عند اللزوم. رأس داود: هو جبل ممتد في البر على الساحل، وهو مرتفع. والبر يا صاح ممدود: من بعد رأس داود يكون الساحل ممتداً. بحضور وشهود: واضح يشهد به كل إنسان. فيه الحطب والسقيه: في هذا الساحل الممدود توجد ينابيع الماء للشرب، وحطب

الوقيد، إذا كانت السفينة بحاجة لذلك، في الإمكان الحصول عليه في هذا الساحل، وفي هذا الساحل تقع مدينة قريات وصور وبعض القرى. وبعد مسنه: ومن هذا الساحل. لكليل لا تستمنه: يترك نجم التير، وكذلك نجم الإكليل من نجوم البوصلة لا تقبض فيه. اقبض بخنه: أي بخن نجم الإكليل؛ وهو بين نجم الإكليل ونجم العقرب في البوصلة. تبلغ مراتب عليه: إذا سرت في هذا الخط تكون في أمان ومن الفائزين.

9 - يجيئك الحد، ولا تخافون من حد
ما حد على حد، ادفع وجد الصريه

10 - در في المغائب، مع اختلاف الهبائب
يا رب تائب، من الذنوب الخفيه

11 - السندباري، والبر خله مباري
واحكم مجاري، ينجيك رأس الخبيه

12 - سهيل لنحضر، ولعاد خوف ولا شر
عينك مع البر، واحذر برور الغبيه

الحد: هو رأس الحد المعروفة، بالقرب من مسقط، وهو رأس من الرمل تنحدر منه. ولا تخافون من حد: لا تخف في هذه المنطقة. ما حد على حد: ولا تتكل على أحد. ادفع: أي انطلق واستمر في السير. در: ارجع إلى نجوم البوصلة البحرية. المغائب: أي الجهة الغربية. مع اختلاف الهبائب: بعد رأس الحد تختلف الأرياح، ويكون السير معها. السندبار[1]: هو نجم في البوصلة يكون خط السير عليه، والقبض فيه. والبر خله مباري: ابتعد عن

---

(1) السندبار هو اسم يطلقه ربابنة حضرموت على نجم السلبار إحدى نجوم البوصلة المعروف عند ربابنة الخليج بهذا الاسم منذ عهد ابن ماجد.

الشاطئ في هذه المنطقة. واحكم مجاري ينجيك رأس الخبيه: اضبط خط السير على البوصلة، وسيأتيك رأس الخبيه؛ جبل. سهيل لنحضر: من هذا الجبل اقبض في نجم السهيل؛ وهو خط السير. ولعاد خوف: ستكون في أمان. عينك مع البر: على قائد الدفة الانتباه من الشاطئ. واحذر برور الغبيه: بعض مواقع في هذا المكان مغمورة بالبحر؛ وهي خطر، ينحدر منها.

13 - تجيء مصيره، فيها جبال كبيره

وهـــي جــزيــره، مقطعة مستويه

14 - احكم قياسك، والباطلي تحت رأسك

واحذر نعاسك، من بو رصاص الغبيه

15 - وبعد ادفــع، إلــى الحمارين ارجع

اقبض اسمع، تبقى الخواطر رضيه

16 - قل هات لي هات، ذا مدركة يافتى جات

في القبض شلات، الرطل يصبح أوقيه

17 - والعقرب الآن، نجمك إلى حيث ما كان

يصلح لك الشان، ما تلحقك شي دعيه

18 - لا باس لا باس، ذا صوقرة بعدها راس

قــرواو دســاس، حد القرى الجاهليه

مصيره: جزيرة في البحر، تمر السفن الشراعية بالقرب منها. فيها جبال كبيرة: في هذه الجزيرة جبال كبيرة للتعريف بالجزيرة. وهي: أي جزيرة مصيرة. مقطعة مستوية: مقطعة عدة قطع في شكل واحد. ادفع: انتقل من خط السير الأول. إلى الحمارين ارجع: أي اقبض في نجم الحمارين في

البوصلة. اقبض: أي نجم الحمارين، واعتمد الأمر. تبقى الخواطر رضيه: ستكون في أمان. هات لي هات: الانتباه. ذا مدركة يا فتى جات: رأس جبل في البحر، وهو ينبه من هذا الجبل الذي تزداد فيه الأرياح ويهيج البحر. في القبض شلات: القبض: أي قيادة الدفة، تكون بالتناوب في هذا المكان. الرطل يصبح أوقية: أي أنه لا يستطيع الثبات في هذا المكان إلا رجال البحر المهرة الأقوياء، من ذوي الخبرة في القيادة. العقرب: نجم في البوصلة، وهو ينفي القبض فيه كخط للسير. نجمك إلى حيث ما كان: نجم العقرب هو خط سيرك من هذا المكان. يصلح لك الشأن ما تلحقك شي دعيه: إذا سرت على هذا النجم - أي: العقرب - لن ترى خطراً. صوقرة: هي رأس جبل ممتد في البحر؛ فهو ينبه منها. قرواو: جبل ممتد في البحر. دساس: خَطِر؛ أي: يجب الانتباه من هذا الجبل. حد القرى الجاهلية: في هذه المنطقة وبقرب جبل قرواو هناك قراصنة يعترضون السفن وينهبونها في ذلك الوقت، والشاعر ينبه أرباب السفن ليأخذوا حذرهم من هذه المنطقة.

19 - هـذه الجزائر، والبر خلّه مساير
والـريـح دائـر، مـن دابـرك حاسكيه

20 - وذا جبل نوس، هو رأس من أكبر الروس
منكاب للكوس، كم له جبالاً عليه

21 - وسدح هـذاك، وجنجلي بعدها ذاك
الـلـه يـرعـاك، بـر الـحـنـانـي وطيه

22 - رأس الحناني، والبر كله أماني
قـول الـلـسـانـي، مرباطهم ديوليه

23 - وإن كنت في شوق، عدلت مجراك من فوق

كلين مطلوق، تبقى الخواطر رضيه

الجزائر: هي جزر خوريه موريه، وعددها أربع؛ الأولى: حاسكيه؛ وهي التي يستخرج منها مادة الربش السماد. والثانية: الحلانية، يسكنها بعض الصيادين. والثالثة: السواداء. والرابعة: صيل الفرنجي، هكذا يسمونها. وللجزيرة الرابعة منهن رأس صغير ممتد في البحر، تغمره مياه البحر؛ ولهذا السفن الشراعية تبتعد من هذه الجزيرة. والبر خله مساير: يكون السير مع البر؛ أي: الشاطئ. والريح دائر: الأرياح تكون من الخلف عند اتجاهك للغرب. من دابرك حاسكيه: حاسكيه: هي من جزر خوريه موريه الأربع؛ ولهذا ينبغي أن تكون دابرك؛ أي: خلفك، ويجيك على يمينك، وإذا نويت المرور منها وتبحر. نوس: هذا جبل يقع غربي جزيرة خوريا موريا، في هذا المكان تزداد الأرياح، ويمانيه جبال أخرى عالية. سدح: قرية تقع على الساحل. جنجلي جبل ممتد في البحر. ساحل الحناني ليس به ما ينحرف. رأس الحناني: رأس وطيء ممتد في البحر. وهو منطقة أمان، ولا خوف بحسب القول. مرباط: مدينة على الساحل. ديوليه: فيها حكومة. إذا لم يكن لك قصد بمرباط وشوق لبلادك. عدلت مجراك: أي ارسم خط سيرك فوق مرباط، واستمر في سيرك. كل له مطلق الحرية في السفر من مرباط، ويجوز أن تترك السفن المرافقة لك. ولا لوم إذا افترقت السفن في منطقة مرباط؛ بل يكون ذلك عن رضًى منهم.

24 - والقبض لكليل، بنهار وإن كان في ليل

واحذر من الميل، هب للمسكن هديه

25 - والفتك يفتك، والجوهري ذاك سدك

ذا راس فرتك، بعده الطريق وطيه

26 - فوله على الراس، يومه مسوس على ساس

من هو فتى راس، يقسم لنا في الهديه

والقبض لكليل: في منطقة مرباط خط السير في نجم لكليل بالبوصلة، وهو الخط الذي ينبغي السير عليه إلى الجهة الغربية. بنهار وإن كان في ليل: وسواء كان السير في ليل أو في نهار، فخط السير بنجم لكليل. واحذر من الميل: احذر أن تميل عن خط السير الذي هو نجم لكليل. هب للمسكن هديه: في هذه المنطفة ينبغي أن يقوم قبطان السفينة بإعطاء قائد الدفة هدية؛ كمكافأة عندما تصل السفينة إلى منطفة مرباط. وكلمة «مسكن»: أي السكوني؛ أي: قائد الدفة. والفتك يفتك: الفتك: جبل صغير، يفتك: أي يظهر. الجوهري: جبل يظهر من الفتك، والإشارة إلى هذين الجبلين يقصد بها التعريف بالمنطقة. رأس فرتك: جبل ممتد من البحر، تبينه الخرائط البحرية، وتمر بجانبه السفن، والشاعر ينبه عليه. بعده الطريق وطيه: بعد رأس فرتك الطريق صالحة للسير، وليس فيها ما يحرف السفن عن السير. فوله على الرأس: عادة السفن عندما تتجاوز رأس فرتك: أن يقوم البحارة بجمع كمية من حبوب التمر، يرمونها في البحر كهدية، يسمونها الفوله من فولوا: اجتازوا منطقة الخطر، والعملية أسطورة من أساطير البحر؛ لاعتقاد البحارة أن رأس فرتك هنا يسكنه الجانّ، وأنهم إذا لم يعطوا سكان هذا الجبل شيئاً مما لديهم لا تمر السفينة بسلام. يومه مسوس على ساس: أي جبل فرتك معروف. من هو فتى رأس: يسأل ويثير البحارة. يقسم لنا في الهدية: يقوم البحارة بتوزيع الهدايا بينهم عندما يجتازون رأس فرتك، وهنا

الشاعر يحثهم على ذلك، ويطالبهم بحصته؛ أي: القسمة.

27 - تنظره بالعين، ذا صقر من بعد حصوين

انــزل بخنين، بانتبع الساحليه

28 - وسائر البر، دريـه وشـرويـن يظهر

وكــن تـحـذر، واقـبـض رقيب الثريه

29 - لك في وصالك، سيحوت تصبح قبالك

قـل: ذا جبا لـك، فوطة عمامة هديه

30 - والبر هــذاك، تتركه في ذا وفي ذاك

سنبوقهم جـاك، هب للموافي وسيه

31 - باغشوة الشيخ، هب للديامين تربيخ

وإن كان شيء ليخ، قبلك رِفَعْ في الصريه

ذا صقر من بعد حصوين: صقر: وحصوين: قريتان تقعان على الساحل. انزل بخنين: انزل في خط السير من الخط السابق بدرجتين. بانتبع الساحليه: واقترب من الساحل. وسائر البر دريه وشروين يظهر: دريه: اسم جبل. وشروين: جبل آخر، والجبلان متقاربان، وهو ينبه للمعرفة. وكن تحذر: على قبطان السفينة أن يتنبه ويحذر من هذين الجبلين. واقبض رقيب الثريه: وفي هذه المنطقة على قبطان السفينة أن يغير خط السير، وعليه أن يقبض في نجم الجوزاء في البوصلة إلى الجهة الغربية، وهذا النجم - أي: الجوزاء - هو رقيب نجم الثريا المطلعي. سيحوت: ميناء يقع على الساحل، وهي من المدن الساحلية في بلاد المهرة. قل ذا جبا لك فوطه عمامة هديه: إذا حصل ورست السفينة في هذا الميناء - أي: سيحوت - على قبطان السفينة أن يهدي عمدة البلدة عمامة أو فوطة - أي: إزاراً - كما هي العادة. سنبوقهم جاك:

أثناء مرور السفن على مقربة من ميناء سيحوت، قد تصادف في طريقها بعض قوارب الصيادين. هب للموافي وسيه: وفي هذه الحالة على بحارة السفينة إعطاء الصيادين شيئاً من التمر كمواساة وهدية، ويقال لها بلهجة البحارة: «وسية». باغشوة: زاوية لأحد المشايخ[1]، تقع على سفح أحد الجبال، وقد سمي هذا الجبل جبل با غشوة، وهكذا يسمونه في الخرائط البحرية. هب للديامين تربيخ: في هذه المنطقة ينبغي إرخاء بعض حبال الشراع. الليخ: شباك الصيد، وقد تكون في البحر بهذه المنطقة وهو ينبه منها. قبلك ارفع في الصرية: إذا رأيت شيئاً من شباك الصيد في البحر ابتعد عنها؛ حتى لا تقع عليها.

32 - شرمه نـراهـا، والـقـرن كلّن بغاها

ماشي كماها، وادي فـروعـه قويه

33 - ذا راسها ارفع، اضرب بطاسة ومرفع

عشرين مـدفـع، والفاتحة والتحيه

34 - للشيخ محضار[2]، يظهر كرامات إظهار

بليل ونـهـار، مـا فـي العقيدة خفيه

35 - واطلع ونـادِ، هـاذي بلاد الكسادي

والاسـم جـادي، الحامي المحتميه

---

(1) هو الشيخ أحمد بن محمد باغشوة، عاش في القرن العاشر الهجري، وتوفي بالحامي ودفن في ذلك الرأس الذي عرف باسمه منذ ذلك الوقت وكان يعرف قديماً عند الملاحين برأس المرزبان، كما يذكره الملاح سليمان المهري في كتابه العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية.

(2) هو الشيخ عمر المحضار بن عبد الرحمن السقاف العلوي الحسيني من أعيان وعلماء وصلحاء حضرموت، ولد في تريم وترعرع بها، وكان يتردد على موانئ حضرموت مثل الشحر والحامي والديس وشرمه، وتوفي بتريم سنة 833 هـ.

36 - خذ من خباره، هلِّب وهو في ظهاره
تعرف سعاره، وإلا بقصد السقيه

شرمه: جبل ممتد في البحر، في ساحله تقع زاوية الشيخ محضار. القرن: ميناء مدينة الديس الشرقية. وادي فروعه قويه: أي وادي القرن معروف بكثرة سيول الأمطار. ذا راسها ارفع: على قبطان السفينة الابتعاد من رأس شرمة. اضرب بطاسة ومرفع: عادة عندما تأتي السفن من الخليج العربي، وتصل إلى رأس شرمة، يقوم بحارة السفن بعمل أفراح وسط السفينة، يضربون الطبول والدفوف، ويضربون المدافع فرحة بوصولهم إلى سواحل بلادهم[1]. والفاتحة والتحيه: وعلى البحارة أن يقرؤوا الفاتحة للشيخ محضار الذي تقع زاويته في شرمه. يظهر كرامات إظهار بليل ونهار: لاعتقاد البحارة كلهم أن الشيخ محضار له كرامات وبركات. بلاد الكسادي: يقصد مدينة الحامي؛ إذ كان في ذلك الوقت يحكمها النقيب الكسادي[2]، وهي بلدة الشاعر با طايع، فسماها بلاد الكسادي. الحامي المحتميه: يقصد مدينة الحامي القديمة، محتمية بالجبال؛ لأنها تقع بين جبلين، ولهذا لا تراها السفن من البحر؛ لأنها محتمية بالجبال. خذ من خباره: عند دخول السفن إلى ميناء الحامي يعرفون منها أسعار البضائع في الموانئ الأخرى. هلب وهو في ظهاره: هلِّب: أنزل شراع السفينة. كلمة «ظهاره» الشعب الساحلي، منطقة حجرية يغمرها الماء، تقع شرق الميناء، وعندما تكون السفينة محاذية لهذه المنطقة يكون الميناء صالحاً لرسو السفن. تعرف سعاره: في الحامي يعرف أرباب السفن أسعار

---

(1) وَتُسَمَّى لعبة الكاسر البحرية وهي تحية خاصة بالموانئ الشهيرة يتوقع على ضربات إيقاعها الرجال بأرجلهم ويصفقون بأيديهم في موكب بهيج.

(2) هو النقيب سالم بن أحمد بن عبد الرحمن الكسادي مؤسس مسجد الجامع بالحامي المتوفى سنة 1235 هـ.

البضائع التي تحملها سفنهم للبيع. وإلا بقصد السقيه: كثرت المياه الحلوة في الحامي؛ لهذا فأهل السفن يأخذون الماء للسفن من الحامي، ولهذا فهو يعرِّف القباطنة بوجود الماء في الحامي، إن كانت لهم حاجة به.

37 - يخرج مكتب، بشر لمن هو مكذب

قله تعجب، واخــرج تـفـرج عشيه

38 - نشِّر بنادير، هب للتعاليق تشمير

لا تعجل السير، والـطـرح بشويربيه

39 - في سوق لحقاف، العدل فيها والنصاف

أمان من خاف، بأهل السلف محتميه

40 - واشمر على خير، ضبَّه ومن بعده شحير

لـلـه تــدبـيـر، يـنـظـر بـعـيـن العليه

41 - بويش تعلم، روكــب بـلاد المقدم

يا عمر تكلم، أن في كلامي خطيه

يخرج مكتب: جرت العادة عند وصول السفن من البصرة إلى الحامي أن يقوم قباطنة السفن بإرسال رسائل يبعثونها مع العناة إلى تجار الشحر؛ لإعلامهم بما تحمله السفن من أموال للتجار في الشحر، وكلمة (مكتب) معناها العاني، جمعه مكاتبة؛ أي: عناة. بشر لمن هو مكذب: أشعر وبشر من هو مكذب بوصوله؛ ليكون على علم. قله تعجب: قل للذي هو مكذب بوصول السفينة لعله يتعجب. واخرج تفرج عشيه: يتجول بحارة السفن في شوارع المدينة كما هي العادة عندما يعودون من رحلتهم. نشر بنادير: ترفع السفينة العلم عند دخولها الميناء. هب للتعاليق تشمير: يرفع الجانب الأسفل من الشراع؛ ليحد من سير السفينة عند دخول الميناء. لا

تعجل السير: هوِّن سرعة سير السفينة. والطرح بشويربيه: الطرح عند الرسو بشويربيه؛ أي: باثنتين من المراسي؛ الطرح: هو الرسو. بشويربيه: أي باثنين من المراسي فقط. في سوق لَحْقَاف: سوق لَحْقَاف هي مدينة الشحر[1]. بأهل السلف محتميه: أهل السلف الأولياء والصالحون يحمون الشحر كما يعتقد الشاعر. ضبَّة: هو جبل معروف في الخرائط البحرية، يقع شمال مدينة الشحر. شحير: قرية تقع على الساحل غربي الشحر. وبويش وروكب: قرى تقع على الساحل غربي الشحر، وشحير يسكنها الصيادون. المقدم[2]: هو أشبه بعمدة القرية.

42 - هـاذي المكلا، الهم والشوش ولى
أهــلًا وسـهـلا، فيها أمـــان الرعيه

43 - واشمر وزاحــم، بـروم فيها مزاحم
والــريــح زاحـــم، بلغه مـنـي تحيه

44 - هاذي ظلومة، والليل طلعت نجومه
بانت رسـومـه، ذا حـرو بعده لخيه

45 - دَرْبـــب تـراهـا، ومركظة من قفاها
خيصة كماها، فيها حطب لا سقيه

المكلا: يعني ميناء المكلا. الهم والشوش ولى: بحارة السفن يرتاحون فيها. فيها أمان الرعيه: لما فيها من أمن واستقرار. اشمر: ارفع شراع السفينة

---

(1) يطلق على مدينة الشحر عدة أسماء منها: سوق الأحقاف والأسعاء وسعاد وسمعون وسوق الكحيلة وبلاد عاد والأشحار، وغيرها من الأسماء والألقاب، وكثرة الأسماء تدل على شرف المسمى.

(2) ويقصد به هنا الملاح المقدم عمر سالم بامحيسون الروكبي المتوفى سنة 1227 هـ الذي يحتكم إليه الصيادون في منازعاتهم.

للسفر من المكلا. زاحم: استعد. بروم فيها مزاحم: ميناء ترسو فيه السفن، وفي هذه القرية (قرية بروم) ضريح ولي الله المدعو مزاحم[1]. الريح زاحم: أي قوة الريح الأزيب لا تمكن السفينة من الدخول إلى ميناء بروم؛ لعدم صلاحية الرسو فيها مع ريح الأزيب[2]. بلغه مني تحيه: بلغ ولي الله مزاحماً التحية؛ لأن السفن لا تستطيع الدخول إلى ميناء بروم، فالشاعر هنا يبعث بتحياته للولي مزاحم. ظلومة ولخية ودَرْبب ومركظة: أسماء مناطق تقع على الساحل غربي رأس بروم، وكل هذه المناطق صالحة لرسو السفن في فصل الشتاء، وعندما يكون الربيع أزيب. فيها حطب لا سقيه: وفي منطقة مركظة بالذات يوجد حطب الوقيد، والشاعر ينبه هنا قباطنة السفن بصلاحية هذه المناطق لرسو السفن، وإن أرادوا شراء حطب للوقيد، يمكنهم الحصول عليه في منطقة «مركظة».

46 - ميفع بوادي، والرأس هذاك بادي
قبلك بوادي، مصانع الواحديه

47 - للبر سائر، ذا مجدحة والجزائر
دور وخاير، إن كنت تبغى سقيه

48 - حصن الغرابي، قدهو معي في الحسابي
للشيخ نابي، جيلانها والحميه

49 - رطل العصيده، ما قد جلس في القعيده
مابا نكيده، نخلص معه كل نيَّه

ميفع بوادي: وادي ميفع معروف، يقع على غربي رأس بروم، تمر فيه

(1) هو الشيخ مزاحم بن أحمد باجابر المتوفى في ميناء بروم سنة 811 هـ.

(2) ريح الأزيب هي الرياح التي تهب من الجهة الجنوبية الغربية والمعروفة عند الفلكيين العرب برياح الصبا.

السيول الموسمية، ويعتبر منطقة زراعية. الرأس: يعني رأس الكلب؛ وهو جبل رملي ممتد في البحر، معروف لدى قباطنة السفن. والشاعر هنا ينبه عليه. مجدحة: هي ميناء بئر علي المعروفة. الجزائر: جزر بئر علي، وتقع في البحر مواجهة لميناء بئر علي. دوّر وخاير: أي حوِّل شراع السفينة وخط سيرها. إن كنت تبغي سقيه: إذا كان هناك حاجة للدخول إلى ميناء بئر علي؛ لقصد التموّن بماء الشرب للسفن من ميناء بئر علي. حصن الغرابي: هو جبل يقع بالقرب من ميناء بئر علي في جهة الغرب. يقول الشاعر: إنه قد وضع لهذا الجبل حسابه في خط السير. الرطل: اسم جبل صغير يقع في ساحل المجدحة. ما قد جلس في القعيده: ليس له أهمية بالنسبة لخطوط سير السفن.

50 - في الرأس قلعه، تظهر مع فيض جلعه
نـزلـة بطلعه، فـي الغبة الداخليَّه

51 - هي غبة العين، يعرفها الزين والشين
ورأس لغصين، نتركهما بالسويَّه

52 - ورأس عرقه، وساحله ذي بشقه
فيه المشقة، أرض الذيبيي أذيَّـه

53 - وذا حـورور، كتوفها البيض تظهر
هـلِّـل وكـبِّـر، واذكـر إلـه الـبريَّـه

54 - وذا مقاطين، مذكور فيها طريقين
والـقـور ثنتين، والـثـالـثـة مختفيَّه

رأس: ميناء بالحاف، وصح على رأس الجبل قلعة قديمة (للتعريف).
تظهر مع فيض جلعة: عند ظهور القلعة بعدها تظهر منطقة جلعة على الساحل.

غبة العين: معروفة لكل قباطنة السفن، وليس هناك خطر على السفن في السير فيها؛ ولهذا الشاعر يقول: نزلة بطلعة؛ أي: إذا حصل انحراف بسيط في سير السفينة فلا خوف منه. ورأس لغصين: وفي أثناء السير يظهر رأس جبل صغير اسمه «لغصين». رأس عرقه: يقع على الساحل، وعرقة هذه منطقة ساحلية يقطنها قبائل آل ذييب؛ وهم بادية يخشاهم المارة؛ لما يحصل منهم أحياناً من تعرض للمارّة بهذا الساحل، وقطعهم للطرق، ونهب المارين فيها، والشاعر هنا ينبه على حالة هذه المنطقة، حتى لا تقترب السفن من الساحل. وساحله ذي بشقه فيه المشقة: في هذا الساحل المشقة؛ أي: التعب من البادية. أذية: متعبة. حورور: قرية على الساحل.كتوفها البيض تظهر: تظهر جبال صغيرة وهي مكسية بالرمال، وتشاهدها بيضاء، ويسمونها الكتوف. مقاطين: هناك جزر صغيرة في البحر، يقال لها: جزر مقاطين، وسير السفن في هذه المنطقة يكون من أعلى الجزر إلى الجهة الجنوبية بحراً، وتستطيع السفن الصغيرة جداً المرور من أسفل الجزر إلى البر في الجهة الشمالية، ولا خوف من الجهتين؛ ولهذا قال الشاعر: فيها طريقين. وهذه الجزر تقع بالقرب من منطقة مقاطين، ويسمونها جزر مقاطين، وأما الثالثة فهي شعب مخفي إلى جهة البحر، وكثير من السفن قد جاءت فوقه[1].

55 - وذا جبل مد، الفضلي والناس تشهد

أبــاً على جــد، مـا قـد ظلم للرعيَّه

56 - شقرة بــلاده، ما حد يجاهد جهاده

نشهد شــهـاده، أصلي فـروعـه قويَّه

---

(1) أي شعاب مرجانية تغمرها مياه البحر، وكثير من السفن تكسرت وغرقت بسبب الارتطام به.

57 - والعقرب الآن، مجراك منها لسيلان

تشوف شمسان، بندر عـدن سلطنيه

58 - والتير نجمك، والبر يبقى بعلمك

سأعطيك قسمك، من ما معي من هديَّه

59 - للجوزه ادفع، مغيب للشمس ارجع

احـزر تسمّع، إن فـي كلامي خطيَّه

جبل مد: جبل الفضلي معروف، يقع بالقرب من ميناء شقرة. شقرة: مدينة تقع على الساحل، يحكمها في ذلك الوقت قبائل أهل الفضلي. العقرب: نجم في البوصلة، يعتبر خطّاً للسير عليه من شقرة إلى سيلان. سيلان: رأس ممتد في البحر من الرمل، يأتي بعد ميناء شقرة إلى عدن. تشوف شمسان: تشاهد جبل شمسان بعد جبل سيلان. عدن سلطنيه: عدن يحكمها في ذلك الوقت سلاطين، والأقرب أنهم سلاطين «لحج» العبادلة. التير: نجم في البوصلة؛ وهو خط السير من سيلان إلى عدن. والبر يبقى بعلمك: كن على حذر وبصيرة من البر عندما تشاهد شمسان. سأعطيك قسماً من ما معي من هديه: الشاعر يقول: إنه سيعطي سامعيه هدية فرحة منه بسلامة الوصول إلى عدن. الجوزة: اسم نجم في البوصلة؛ وهو خط السير الذي يبدأ من عدن إلى شمال اليمن. مغيب للشمس ارجع: ثم تقبض نجم المغيب في البوصلة بعد نجم الجوزة، تعبره وتستمر في سيرك. احزر تسمع: كن فاهماً، واستمع للإرشادات، وهذا خطاب موجه لقائد الدفة.

60 - باب اليمن جاك، ميون ترجع بيسراك

والله يـرعـاك، والقبض نجم الثريَّه

61 - للنعش ادفـع، واحــذر من البر ترفع
للنخل اتبع، واقــرب على الفرقديَّه
62 - بانت أشـائـر، وباتشوف المنائر
دورو خــايــر، أن بــانــت المغربيَّه

باب اليمن: هو باب المندب المعروف. ميون ترجع بيسراك: جزيرة ميون تكون على يسارك في السير. والقبض نجم الثريه: من جزيرة ميون اقبض نجم الثريَّا في البوصلة؛ ليكون خط السير عليه. للنعش ادفع: ثم ارجع إلى نجم النعش؛ ليكون خط سيرك بعد نجم الثريَّا. واحذر من البر ترفع: وعندما تكون سائراً في هذه المنطقة تحذر من البر، وعليك أن ترتفع إلى البحر. للنخل اتبع: وستشاهد على البر أحراش النخيل، يمكنك السير بمحاذاتها. واقرب على الفرقديه: وعندما تشاهد أشجار النخيل على البر، اقترب إلى نجم الفرقد في البوصلة بدلاً من نجم النعش الذي أنت قابض فيه. وباتشوف المنائر: سوف تشاهد منائر، المساجد لمدينة المخا، وأنت سائر في البحر. دورو خاير: في هذه الحالة وعندما تشاهد منائر حوِّل شراع السفينة من الجهة التي كان فيها إلى الجهة الثانية في السفينة. أن بانت المغربيه: وذلك عندما تظهر لك المنارة الواقعة في الجهة الغربية من مدينة المخاء.

63 - إن كنت دافـع، يا صاح ارم مدافع
هــاتَ المرافع، وادخــل بحزبة قويَّه
64 - بندر علي بان، لا تتبع الجوش ديمان
من أجل تصطان، في الخيصة الماخريَّه
65 - صلوا دوامــي، على النبي التهامي
بــدر التمامي، والطلعة الهاشميَّه

إن كنت دافع: إذا كنت ترغب في الدخول إلى ميناء المخا. ارم مدافع: جرت العادة سابقاً على أن أرباب السفن يرمون المدافع للفرح بوصولهم إلى ميناء المخاء. المدافع: الطبول والدفوف. وادخل بحزبة قويَّه: ادخل إلى ميناء المخا بفرح، مع ضرب المدافع والطبول والدفوف. بندر علي[1]: هي مدينة المخا. لا تتبع الجوش ديمان: عند دخول السفينة إلى الميناء عليك أن تتبع الجهة الشمالية، التي يقع فيها حبل الديمان الشراع للسفينة، والحذر من تتبع جهة الجوش؛ اسم حبل من حبال الشراع للسفينة. من أجل تصطان: لكي تسلم من خطر الميناء. الخيصة: منطقة معروفة داخل الميناء، وهي صالحة لرسو السفن الشراعية.

إلى هنا تنتهي المنظومة الأولى التي قالها القبطان با طايع، المبتدئة من مسقط، والمنتهية بميناء المخا شمال اليمن.

---

(1) بندر علي نسبة إلى الشيخ علي بن عمر الشاذلي المتوفى سنة 813 هـ. وعادة ما يطلق الملاحون أسماء الشيوخ على الموانئ فيقولون للمكلا بندر يعقوب نسبة إلى الشيخ يعقوب بن يوسف المتوفى سنة 553 هـ وعدن بندر العيدروس نسبة إلى الشيخ أبي بكر بن عبد الله العيدروس المتوفى سنة 914 هـ.

المنظومة الثانية

هذه المنظومة قالها عام ١٢١٧هـ، الموافق عام ١٨٠٢م

المنظومة المبتدئة بخط السير البحري من ميناء سيحوت بأرض المهرة جنوب اليمن، والمنتهية إلى جزيرة زنجبار شرق إفريقيا، مكونة من تسعة وعشرين بيتاً، ندونها حرفيّاً مع شرحنا لها؛ ليسهل على القارئ معرفة معانيها. وهي هذه:

1 - يـــارب ســالــك، تسهل مــا عسر
عـلـى عـبـيـدك، وســط بـحـر وبـر
بــجــاه أحـــمــد نــبـي خـيــر الـبـشــر
رحـيــم قـــدوس ســالــك يـــا سـلام

2 - وبـعــد يــا صــاح اسـمـع مــا نقول
لا غابت الشمس صلوا على الرسول
نــقـــول يـــا الــلــه بـتــوبـة والــقــبــول
اغــفــر وســامــح وســهــل فــي الـكـلام

3 - سـيـحـوت منها شـمـرنـا بالعشي
مــن بـعـد مــا قــد قضينا كــل شي
والــقــبــض فــي مـطـلـع الــعــقــرب وفــي
مـــن بـعـد لـيـلـه نــوفـي كـــل زام

سيحوت منها شمرنا بالعشي: من ميناء سيحوت رفع شراع السفينة، وبدأ السير منها في المساء. القبض: خط السير في نجم العقرب، المطلع بالنسبة

للبوصلة البحرية. من بعد ليله نوفي كل زام: ويستمر السير في هذا الخط ليلة كاملة، تبقى السفينة سائرة في خط سيرها في نجم العقرب المطلعي. وكلمة «زام» هندية؛ وهي وحدة لقياس المسافة المطلقة في البحر، وتعادل مسيرة ثلاث ساعات بالشراع، أي قُرابة 12 ميلاً بحرياً.

4 - نجم الحمارين اقبض فيه يوم
وليلته با يبين لك رسوم
أوضاح بعد الثلاثة في النجوم
سهيل مطلع قبض به واستقام

5 - تجيك ذا عبد الكوري جبال
مقطعه شا ضربها لك مثال
كعال فرعون في اليمنى تزال
كذاك جردف مخاطب في الكلام

6 - القبض ارجع كذا في السندبار
مغيب يا صاح مع ضو النهار
بنه وبنها وختها يا حذار
احذر تحذر مع وقت الغمام

الحمارين: اسم نجم في البوصلة، ويعتبر خط السير بعد نجم العقرب الذي سبق الحديث عنه، ويستمر السير في نجم الحمارين يوماً وليلة. با يبين لك رسوم: سوف يعطيك صورة عن المسافة. بعد الثلاثة في النجوم: بعد الثلاثة الأوضاح في النجوم التي ذكرها - وهي العقرب والحمارين - أي: بعد أن يستمر سير السفينة ثلاثة أوضاح. سهيل مطلع قبض به واستقام:

اقبض في نجم السهيل المطلعي. واستقام: أي استمر في سيرك. تجيك ذا عبد الكوري جبال: تظهر جبال عبد الكوري؛ وهي جزر واقعة في البحر. يعني أن جزر عبد الكوري مقطعة، مقطعه شا ضربها لك مثال: عدة قطع (للتعريف). كعال فرعون في اليمنى تزال: وتظهر في نفس الوقت جزر كعال فرعون، وهذه الجزر التي يسمونها (كعال فرعون) تكون على يمناك في خط سيرك. جردف: اسم جبل على الساحل ممتد في البحر، ويعرف بعصير في الخرائط البحرية باسم «جردفان»، يقع في الساحل الصومالي شرق أفريقيا. القبض ارجع كذا في السندبار: بعد أن تشاهد هذه الجزر وجبل جردف، اقبض في نجم السندبار الجهة القريبة في البوصلة. مغيب يا صاح مع ضو النهار: مغيب: معناه الجهة الغربية للبوصلة؛ وهو خط السير في الوضع الرابع من يوم قيامه من سيحوت؛ ولهذا قال: ضوء النهار. بنه وبنها وختها: أسماء ثلاث جزر تقع في البحر. يا حذار احذر تحذر مع وقت الغمام: تحذر منها؛ لأنها مكسوة بالغمام، واقعة بالقرب من هودية، وأقرب إلى حافون.

7 - حافون يأتيك عالي مرتقع
من بعد ما قد توخر له دفع
سهيل لخضر مغيبه واستمع
مول الدرك وانتبه له لا ينام

8 - بر الخزاين ثلاثة في الوضاح
الأولي منهن معبر وراح
كذا الرشاد أيل ذي ماء القراح
إن غاب هذاك ثانيها تمام

9 - وثـالـث وضـح رأس الخير جاك
والـمـرتـفـع بـر بـايـصـبـح مـعـاك
نـجـم الـحـمـاريـن يـسـمـع لـك دعـاك
إذا قـبـضـتـه ولا تـلـحـق مـلام

رأس حافون: جبل معروف، ممتد في البحر ومرتفع. من بعد ما قد توخر له دفع: بعد أن تجتاز رأس حافون ويكون في مؤخرة السفينة، دفع: أي استمر. سهيل لخضر مغيبه واستمع: واقبض بنجم السهيل المغيب؛ أي: الجهة الغربية، وهو خط السير في البوصلة. وانتبه له لا ينام: ونبه قائد الدفة لا ينام في هذه المنطقة؛ لخطورتها. الخزائن: منطقة ساحلية تقع في الصومال، السير في هذه المنطقة ثلاثة أوضاح؛ أي: ستة وثلاثين ساعة. منهن معبر وراح: منها مكان اسمه معبر، يعطى له وضح؛ أي: نهار. كذا الرشاد أيل ذي ماء القراح: بعده منطقة الرشاد، وفي هذا المكان يوجد ماء للشرب، إذا دعت الحاجة يمكن أن تمر السفن منه. إن غاب ثانيهما تمام: وهذه المنطقة - أي: الرشاد - تأتي بعد معبر، ويستمر السير فيها وضحاً كاملاً؛ أي: نهاراً. وثالث وضح رأس الخير جاك: وثالث وضح يأتي رأس الخير؛ وهو جبل ممتد في البحر، يقع غربي الرشاد. والمرتفع بر بايصبح معاك: من رأس الخير البر؛ أي: الساحل يرتفع في شكل مقوس. نجم الحمارين يسمع لك دعاك إذا قبضته: بعد رأس الخير اقبض نجم الحمارين في البوصلة. ولا تلحق ملام: وتكون في أمان أثناء السير.

10 - سيف الطويل لـه عـلامـه ظاهره
قـرعـد وهُـبـيـه مـعـك مـسـتـأخـره

وضـحـيـن لا يـا خـلـيـلـي شـاهـره

وبـعـد هـيـرابـهـم سـبـعـة زوام

11 - إن قلت زايـد بغاها يـا فصيح

هـذا إذا قـد مـعـك مـسـبـار ريـح

فـشـوطـهـم بـاتـجـيـهـا مـسـتـريـح

نـحـن وإيـاك مـا افـتـك الـلـزام

12 - مـجـراك هـذا فـي النجم الحمر

هـو الحمارين فـي الـصـدر السمر

وسـايـر الـبـر واتـبـع لـه وسـر

إلـى مـروتـي تـبـيـن لـك عـلام

سيف الطويل: جبل ممتد في البحر. قرعد: منطقة ساحلية معروفة، وهُبية: مدينة واقعة على الساحل، تأتي بعد قرعد. وضحين لا يا خليلي شاهره: في هذه المنطقة تستمر السفينة في سيرها قدر وضحين؛ أي: يوماً وليلة، بعد أن تجتاز جبل سيف الطويل. وبعد هيرابهم سبعة زوام: بعدها يأتي الهيراب؛ وهو رأس في البحر يقال له: الهيراب. ومن هذا الرأس تستمر السفينة في السير قدر سبعة أزوام؛ أي: قدر إحدى وعشرين ساعة. إن قلت زايد بغاها: أو أكثر. هذا إذا قد معك مسبار ريح: هذا إذا كانت الريح سائرة معك. فشوطهم باتجيها مستريح: الفشوط: معناها أخاديد تشاهدها في الجبال الواقعة على الساحل. نحن وإياك ما افتك اللزام: وعندما تشاهد هذه الجبال ذات الأخاديد والحراسة؛ أي: الزام ما زال. مجراك هذا في النجم الحمر: امسك مجراك؛ أي: خط السير يكون في نجم الحمر. ونجم الحمر: هو الحمارين المعروف في البوصلة، هذا هو خط السير عند مشاهدتك لتلك

الجبال ذات الأخاديد. وساير البر واتبع له وسر: وعليك مسايرة البحر. إلى مروتي تبين لك علام: مروتي: ساحل معروف ممتد، وفيه بعض الصخور مغمورة بماء البحر، وبعض أكمات ظاهرة للتعريف، وهي التي يعنيها الشاعر بقوله: تبين لك علام.

13 - شجره طويلة هنا بعدها الكتوف
كتفين هـن حمر كـلّـن بـا يشوف
وعـــاد قـــاره مـــريـــكــوزه تـنـوف
وبـعـدهــن بــا نـفـرقـهـن سـهـام

14 - والـعـقـرب الآن نجمك اتبعه
لـويـن مــا ســار قــد نـحـن معه
بـــر الـــبـــنـــادر جـمـيـعـه يـجـمـعـه
إلـــى بـــراوه ومـــن بـعـده سـلام

15 - على الحمارين قد نحن صحاب
إذا دعـيـنـا دعـانـا مـسـتـجـاب
اقـبـضـه يـا صـاحـبـي طـيـب وطـاب
تـصـبَّـح الـجُـب هـذا بـالـوهـام

كتفين هن حمر كلن با يشوف: أي سوف تشاهد جبلين مرتفعين، يغلب على منظرهما الاحمرار. القارة: أكمة مرتفعة ستراها. وبعدهن با نفرقهن سهام: كل هذه الإشارات نفرقها؛ أي: تتركها ويستمر في السير، والشاعر هنا أشار إلى كل هذه المرتفعات والأخاديد من الجبال؛ يقصد بذلك التنبيه والتعريف. والعقرب الآن نجمك اتبعه: بعد أن تجتاز تلك الجبال ذات

الأخاديد، عليك أن تغير خط السير وتقبض في نجم العقرب، واتبعه: أي استمر في هذا الخط على طول ساحل البنادر. إلى براوه ومن بعده سلام: إلى ميناء براوة، تصلها بسلام. على الحمارين قد نحن صحاب: بعد أن تصل إلى ميناء براوة غيِّر خط السير، واقبض نجم الحمارين، واستمر في سيرك بدلاً من الخط السابق؛ الذي هو نجم العقرب. تصبح الجب هذا بالوهام: الجُب: نهر يمر من كسمايوه (للتعريف بالمنطقة)، والشاعر هنا ينبه لتعرف عند مشاهدة النهر أنك في منطقة كسمايوه.

16 - وذا جـزائـر كـيـامـا يـا فهيم
طُـولـه طُـوالَّـه تبعها واستقيم
أم الـخـواديـر فـي الـمـجـرى تقيم
شـجـار فـي الـبـر تـنـظـرهـن قيام

17 - والـنـجـم هـو ذاك لـي قلنا عليه
وإن تقلب القبض خـذ خـنَّـه إليه
وسـايـر الـبـر وتـقـرَّب لـديـه
وذا كـوايـوه ذاك الـبـرهـام

18 - وخـوريـايـا وشعبه فـي اليمين
احـذر تِـنـزل مـع دي هـم نازلين
انـظـر إلـى الـسـبـع مـقـطـوعـات جين
ومـانـدا راسـهـا هـذاك قـام

كياما: أسماء عدة جزر واقعة في البحر، والشاعر ينبه عليها. طُولهِ وطُوالَّه: اسما جزيرتين في البحر في خط السير. أم الخوادير في المجرى

تقيم: أم الخوادير: اسم جزيرة في المجرى؛ أي: في خط السير؛ ولهذا فهو ينبه عليها. شجار في البر تنظرهن قيام: هناك أشجار واقعة في البر، يشاهدها بحارة السفن عندما يكونون في محاذاة جزيرة أم الخوادير. والنجم هو ذاك لي قلنا عليه: النجم هو نجم الحمارين الذي أشار إليه الشاعر، لا بد أن يكون خط السير فيه. وإن تقلب القبض خذ خنه إليه: وإذا حصل تقلبات في البحر يمكنك أن تقبض بين نجم الحمارين ونجم السهيل. وساير البر وتقرب لديه: وعليك مسايرة البر؛ أي: لا تبتعد عن البر. كوايوه: اسم جزيرة في البحر. وخوريايا وشعبه في اليمين: خوريايا: خليج صغير، وبجانبه جبل مغمور بمياه البحر، وهو ينبه للابتعاد من الجبل. احذر تنزل مع ذي هم نازلين: يحذر من النزول إلى البر؛ لأن هناك قوارب صغيرة قد تشاهدها فتنزل إلى البر، الحذر من تتبعها. انظر إلى السبع مقطوعات جين: جزر معروفة، وهو يحذر منها. وماندا رأسها هذاك قام: ماندا: جزيرة ذات رأس مرتفع، وكل هذه الجزر للتعريف والتنبيه. وماندا: رأس جبل من أصل البر، والمكان اسمه مانده.

19 - وكتف شيله معك فيها ضرب
اتبع لها وأنت نازل مقترب
دوِّر شراعك وسائر واجتنب
لا تتبع الجوش تركب عالعظام

20 - وكن مُوسّط في الخور المليح
وخاطرك فيه سالي مستريح
إن كنت كاتب وقاري يا فصيح
انظر يسارك تَبين للخيام

21 - شيله ولامو وموسمها وصل

وذاك لي في مرادك قد حصل

ونِ كان شي يا فتى معكم بصل

هنا وفي زنجبار السعر قام

كتف شيله: جبل صغير قرب شيلة. معك فيها ضرب اتبع لها وأنت نازل مقترب: عليك أن ترسو فيه، وتتجه بمحاذاته في السير وأنت نازل نحوه. دور شراعك: أي حول شراع السفينة من الجهة التي هو فيها إلى الجهة الثانية. لا تتبع الجوش تركب عالعظام: لا تتبع الجوش: أي يمناك؛ فهناك بعض الصخور واقعة في هذه المنطقة، ومغمورة بماء البحر، قد لا تشاهدها؛ لهذا ينبغي الانتباه منها. وكن مُوسّط في الخور المليح: الخور: هو خليج ميناء لامو، والسير يكون في وسط الخليج. انظر يسارك تبين للخيام: على ضفة الخليج تقع بعض المباني (الخيام)، وهذا في الزمن القديم، وقد لا تكون هذه المباني التي يسميها الشاعر خياماً موجودة في الوقت الحاضر. وموسمها وصل: الموسم: معناه السفن، وصلت إلى لامو. معكم بصل: اعتاد أرباب السفن في الماضي أن يحملوا بصلاً من جزيرة العرب؛ لبيعه في ميناء لامو وزنجبار؛ ولهذا فالشاعر هنا يعطي صورة عن متطلبات المنطقة في ذلك الزمن.

22 - الصبح نشمر على جود الكريم

في السندبار المغيب يا نقيم

نصيفة الوضح والدايم مديم

رجع سهيل الخضر يقدم أمام

23 - اقبضه باقي نهارك واتبع
نصيفة الليل والآخر دفع
إلى الحمارين والعقرب رجع
تصابح البر زاماً بعد زام
24 - تصبح كليفه وإلاَّ حولها
لها علامه كتف عاطولها
أشجار فوقه طويله زولها
وبعدها قور ممباسه تمام

الصبح نشمر على وجود الكريم في السندبار المغيب با نقيم: من لامو تشمر في الصباح، واقبض في نجم السندبار. نصيفة الوضح: قدر نصف النهار. رجع سهيل الخضر يقدم أمام: ثم ارجع إلى نجم السهيل واستمر للأمام. اقبضه باقي نهارك واتبع: يكون سيرك فيه باقي النهار. نصيفة الليل والآخر دفع: إلى نصف الليل الأول. إلى الحمارين والعقرب رجع: وفي آخر الليل ادفع إلى نجم الحمارين بدلاً من نجم السهيل. تصابح البر زاماً بعد زام: وسوف تصابح البر. كليفة: منطقة تقع على الساحل. لها علامة كتف عاطولها: وكليفة هذه لها علامة، وعلامتها كتف؛ أي: أكمة صغيرة ممتدة على طول المنطقة؛ أي: منطقة كليفة. وبعدها قور ممباسة تمام: بعد كليفة تظهر قور ممباسة؛ أي: جبال ممباسة التي هي أهم موانئ كينيا.

25 - والقبض هذا إلى واسين فيه
نجم الحمارين كن حافظ عليه
وخل كلَّن يجد ما يشتهيه
وبعد اقبض سهيلك لا تنام

26 - اقبضه لمَّان ما زيوه تبان
إن شفتها يا فتى حزت الأمان
والقبض في السندبار إلا وبان
رأس الجزيرة أشايرها قيام

واسين: اسم جبل ممتد في البحر. نجم الحمارين كن حافظ عليه: خط السير يكون نجم الحمارين من ممباسة إلى واسين. وبعد اقبض سهيلك لا تنام: بعد رأس واسين اقبض في نجم السهيل؛ ليكون خط السير فيه، والحذر من النوم في هذه المنطقة. واقبضه لمان ما زيوه تبان: واستمر في خط سيرك في نجم السهيل، والقبض فيه إلى مازيوه؛ وهي جزيرة في البحر. إن شفتها يا فتى حزت الأمان: إذا شاهدت جزيرة مازيوه فأنت في أمان، وخط السير تمام. والقبض في السندبار إلا وبان: وعندما تشاهد جزيرة مازيوه غيِّر خط السير، واقبض نجم السندبار، بدلاً من نجم السهيل. رأس الجزيرة أشايرها قيام: ورأس هذه الجزيرة – أي: جزيرة مازيوه – له أشاير قيام؛ مرتفعات، وتُعرف الجزيرة بتلك المرتفعات.

27 - أم الدجاج الجزيرة والشجار
وفوقها هي جزيرة زنجبار
وكن مساير مع ضوء النهار
إلى متوني ودام الملك دام

28 - خل الجزيرة يمينك والجميع
وكل ما قلت يا صاحب سميع
عيرور فيهن وهو طوله رفيع
وادخل بلاد القرنفل والسلام

29 - وختمها بالنبي يا سامعين
والآل والصحب ثم التابعين
ومن تبعهم على مر السنين
عداد ما قد سجد ساجد وقام

أم الدجاج الجزيرة والشجار وفوقها هي جزيرة زنجبار: أم الدجاج: اسم جزيرة مفصولة من زنجبار؛ وهي قطعة صغيرة بقرب زنجبار، وبعدها تشاهد جزيرة زنجبار، وأشجار جوز الهند. وكن مساير مع ضوء النهار: في هذه المنطقة كن مسايراً مع البر في ضوء النهار، قد يكون السير أثناء الليل في هذه المنطقة فيه شيء من الخطر؛ ولهذا ينبغي على أرباب السفن الشراعية أن يكون سيرهم أثناء النهار. متوني: اسم جزيرة صغيرة. خل الجزيرة يمينك والجميع: الجزيرة تكون على يمينك عند السير، وكل الجزر الأخرى تكون على الجانب الأيمن في خط سير السفينة. عيرور وهو طوله رفيع: عيرور: اسم مكان مرتفع في المنطقة بالقرب من هذه الجزر، وفيه صخور ممتدة يغمرها البحر، وأعماق الماء فيها قليلة؛ لهذا فهو ينبه أرباب السفن على عدم المرور حولها؛ لخطرها. بلاد القرنفل: يقصد جزيرة زنجبار بالذات.

إلى هنا تنتهي المنظومة الثانية التي قالها القبطان با طايع، المبتدئة من ميناء سيحوت بأرض المهرة في شرق اليمن، والمنتهية بجزيرة زنجبار في شرق أفريقيا.

وبعد أن عرضنا محتويات منظومتي القبطان با طايع، وشرحنا أبياتهما، فهي لا تخرج عن كونها مرشدات ملاحية؛ لبيان طرق الملاحة بين السواحل والموانئ، والرؤوس المختلفة، والمجاري وصفات البرور، وأنجم الديرة

وخنونها، وأوضح لنا أسماء المدن والبلدان، وسكانها ومشايخها وحكامها، وكثيراً من المدن والقرى والبنادر، قد يكون بعضها درس، أو حرف، وتحتاج إلى إعادة تحقيق من الناحيتين التاريخية والجغرافية، كما أنه حدد الاتجاهاتِ بالبوصلة البحرية، أو بمعرفة مطالع ومغارب نجوم ملاحية معينة، أو الاستدلال بمعالم أرضية؛ كقمم الجبال والمنارات، والرؤوس البارزة في البحر، والجزر عند دخول الثغور، وأثناء الملاحة الساحلية، وتعاريج الساحل نفسه، وتكلم عن الإرشادات التي يحتاج إليها الربان في معرفة البرور، ومداخل الموانئ المختلفة، والخلجان، ومواقع الحصول على المياه العذبة، وحطب الوقود الذي قد تحتاجه السفن عندما تدعو الحاجة لذلك، وهي سائرة في عرض البحار.

كما تكلم عن علامات أخرى كطبيعة القاع؛ سواء أكان طينياً أم صخريّاً أم رملياً، ولا تقتصر هذه الإرشادات على الجبال والرمال والأطيان؛ بل تشمل أيضاً الأشجار المميزة للجزر والبرور؛ كأشجار النخيل، وأشجار النارجيل (جوز الهند)؛ لتعرف المناطق بواسطتها وقت ذاك.

كما تكلم عن الأماكن الضحلة التي تعوق الملاحة، وحذر من السير والوقوع في مثل هذه الأماكن بالليل، كما تكلم عن المواقع الخطرة والمرور بجانبها أو عليها، ويذكر كثيراً من الجزر ومعالمها، ويحذر السكوني قائد الدفة من النوم، ويطلب من المسؤولين في السفينة مراقبته حتى لا ينام وهو في القيادة، كما يطلب دعماً مادياً أكثر للسكوني حتى يؤدي واجبه أثناء القيادة بنشاط وارتياح.

ويحذر من الرؤوس البارزة في البحر، ومن الأماكن المغمورة بالمياه

والمرور عليها ليلاً، بعد أن أوضح مواقعها، كما تكلم عن أدوات السفينة وآلتها وتحركاتها أثناء السير، وعن الناحية الإدارية، ومسؤولية بحارة السفينة أثناء سيرها.

وهذه كلها كما نرى معلومات (أقيانوغرافية) من الطراز الأول، يجدر بربابنة البحر معرفتها وملاحظتها، واتباعها في تحركات السفن عند السير.

والجدير بالذكر أن منظومتي با طايع تعدان وثيقتين هامتين، تلخصان لنا تراثاً ملاحيّاً في معرفة السير في أعالي البحار، وشواطئ البحر العربي، وشواطئ البحر الأحمر، وشرق إفريقيا وشواطئها، ويجدر بربابنة البحر ومعلميه قراءتها ودراستها والسير عليها، كما قرأها ودرسها وسار عليها الأسلاف من ربابنة البحر ومعلميه.

ثم إننا لا ننسى أن باطايع يخاطب أهل فنه ومهنته بلغة المهنة، وبالمصطلحات التي كانت دارجة ومفهومة عند عمال البحر في ذلك الوقت، ولا تزال تستعمل إلى الآن هنا، كما فعل ذلك الملاح المعلم ابن ماجد في قصيدته (حاوية الاختصار في أصول علم البحار).

الفصل الثاني
الحوادث البرتغالية

لقد تحدثنا في الفصل الأول من هذا الكتاب عن الملاح ابن ماجد، وإرشاده لفاسكودي جاما البرتغالي في عام 1498م إلى الهند، وقبل أن نتحدث في هذا الفصل عن الحوادث التي تعرضت لها سفن أهالي الحامي وقريتهم من الغزاة البرتغاليين، يحدثنا الدكتور أنور عبد العليم في الصفحات (54، 56، 57، 58) من كتابه (ابن ماجد الملاح)؛ فيقول: «وما إن عرف البرتغاليون الطريق إلى الهند وتجارة التوابل والشراء، حتى بدأت حملاتهم الاستعمارية تترى لاحتلال السواحل والمراكز الهامة في المحيط الهندي، وعادوا مرة أخرى إلى الهند في أواخر عام 1500 ميلادي، في أسطول بقيادة الفارس (كابرال)، متظاهرين بلبوس التجارة، وفي عام 1501 ميلادي وصلت بعثة ثالثة بقيادة (جان دي نوفا)، وفي عام 1502 ميلادي عاد فاسكودي جاما نفسه حاكماً عامّاً على الهند، وأعمل القتل والنهب والحرق في مراكب المسلمين، واستولى على ما فيها من توابل وبضائع، وظهرت أطماع البرتغاليين بعد ذلك في المحيط الهندي؛ فقاد الحملة البرتغالية إلى جنوب شبه الجزيرة العربية والبحر الأحمر الأميرال البرتغالي «ألفونسو ألبوكيرك»، فاستطاع أن يقفل خليج عدن في عام 1507 ميلادي، ويستولي على عمان وهرمز.

ويدين هذا الملاح بفتوحاته لمنطقة عدن والخليج إلى خارطة بحرية

عربية من عمل ربان عربي يدعى عمر[1]، وقع في أسر البرتغاليين عند القرب من جزيرة سوقطرة، وكان رباناً عظيماً ذا معرفة جيدة بهذا الساحل.

وقد استطاع القائد ألبوكيرك أيضاً دخول البحر الأحمر في عام 1513 ميلادي، واحتلال كمران ومصوع، ومنذ ذلك الوقت أخذ نفوذ البرتغال يقوى في المحيط الهندي والخليج العربي والبحر الأحمر». هكذا حدثنا الدكتور أنور في كتابه (ابن ماجد)، وإذا كان هذا شأن البرتغاليين، وشأن أسطولهم في المحيط الهندي والبحر الأحمر والبحر العربي، ففي الوقت نفسه كان هناك أسطول بحري تجاري في الجنوب اليمني، يمتلكه أهالي الحامي، متنقلاً في المحيط الهندي، وكل الشواطئ الإفريقية والجزيرة العربية، وكان عماداً للتجارة في الجنوب، وهو أكبر أسطول من الناحية العددية للسفن، التي يقدر عددها بأكثر من مئتي سفينة في ذلك الوقت، يمتلكها أهالي الحامي، ويسيرونها بأنفسهم، وهذه السفن هي التي عليها عماد البلاد التجاري والاقتصادي بالنسبة إلى الجنوب اليمني، وبحارة هذا الأسطول وربابنته هم أقوى بحارة معترف بهم من الناحية الملاحية والفنية والإدارية.

وكانت سفنهم تسافر جنوباً برحلات إلى الهند ومليبار، وإلى كلمبوبسيلان، وإلى مدراس، وإلى كلكتا، وإلى رنقون في برما، وإلى جوادر وكراشي وبومبي، وتستورد منها الأقمشة والأخشاب والحديد لبناء السفن، والأرز والبهارات والتوابل. وتسافر إلى شرق إفريقيا وشواطئها، وتستورد منها حبوب الذرة والسمسم والأخشاب، وتسافر إلى شمال اليمن وجدة، وتستورد من شمال اليمن الحبوب، وفي مقابل ذلك كله كان التجار هنا

---

(1) ربما يكون هذا الربان من أهالي الحامي؛ نظراً إلى الاسم وقرب المسافة.

يصدرون الصدف، والملح، والأسماك المجففة والمملوحة بأنواعها، و(الصيفة)[1]، والتبغ العجمي، والمستحضرات الطبية، وأعشاب الصباغة.

وكانت سفنهم تقوم برحلتين رئيستين تجاريتين إلى تلك الجهات في كل سنة؛ مثال ذلك: السفر من الشحر إلى الهند، والعودة إلى الشحر، والسفر مرة ثانية من الشحر إلى الهند، والعودة إليها ثانية، والسفر من الشحر إلى البصرة، والعودة إليها ثانية، والسفر من الشحر إلى شرق إفريقيا أو الهند أو شمال اليمن وجدة، والعودة إليها ثانية.

وقد اتخذنا مدينة الشحر كقاعدة للسفر والعودة؛ لأنها كانت المدينة الرئيسة لتحركات السفن الشراعية بالنسبة إلى التجارة في الجنوب، ومدينة الشحر معروفة بقدمها وبتجارتها المزدهرة في السابق. وكانت الشحر وقتها المنفذ البحري الرئيس للتجارة اليمنية، المطل على المحيط الهندي، وهمزة وصل بين الشرق والغرب، وكان يليها في الأهمية ميناء عدن، كما أن سفن قرية الحامي تعتبر الأسطول الرئيس لهذه التجارة في شؤون النقل. وتجار الشحر في الجنوب يعتمدون اعتماداً كليّاً على سفن الحامي وربابنتها في المواصلات التجارية للاستيراد والتصدير. كما أن حكام مدينة الشحر يعتمدون اعتماداً قويّاً على سفن الحامي وربابنتها في تحركاتهم وتنقلاتهم العسكرية عندما تدعو الحاجة لذلك.

ومن ذلك ما حصل في عهد السلطان محمد بن سعيد بن مبارك بن فارس أبي دجانة الكندي[2]، كان حاكماً لمدينة الشحر في أوائل القرن التاسع

---

(1) مادة دهنية تستخرج من الأسماك من نوع العَيْد (الساردين).

(2) كان حاكم ميناء حيريج بإقليم المهرة ثم استولى على حكم الشحر سنة 836 هـ وأزاح الرسوليين عنها، ونقل مركز حكمه من حيريج إلى الشحر وتوفي سنة 867 هـ في حيريج. محمد بامطرف الشهداء السبعة

الهجري، وراودته نفسه على احتلال عدن في عهد حكومة الطاهريين، وكان ذلك إغراءً من بعض قبائل يافع.

فقام بحشد جيش في مدينة الشحر بقيادة القائد الشيخ مبارك بن عبد ربه الكلدي اليافعي، وبعد أن استكمل حشد الجنود ومعداتهم في الشحر، طلب السلطان من أهالي الحامي إحضار سفن لحملهم، وفعلاً جاء ما يقارب العشر سفن، وشحنهم فيها جنوده، وسافرت السفن من الشحر وهم فيها، ومن بينهم السلطان محمد بن سعيد نفسه، ولما اقتربت السفن من جبال عدن حوالي شقرة، هبت عليهم عواصف وأرياح شديدة ومعاكسة، ولسوء الحظ غرق من أسطولهم عشر سفن بمن فيها، وعادت بقية السفن بعد أن أُسر السلطان محمد بن سعيد وبعض رفاقه الذين نجوا من الغرق، وكانت هذه الحادثة بالضبط في عام 861 هجري الموافق عام 1494 ميلادي.

تردد البرتغاليين إلى شواطئ الجنوب:

وقد تردد البرتغاليون في عام 1502 و1507 و1513 ميلادي إلى شواطئ الجنوب اليمني بسفنهم للتجارة، وكانت سفنهم ترد إلى ميناء مدينة الشحر محملة من الهند وشرق أفريقيا بكل البضائع؛ لبيعها وتصريفها في مدينة الشحر للتجار هناك، وكانوا في الوقت نفسه يراقبون تحركات ذلك الأسطول التجاري الجنوبي اليمني، أسطول الحامي؛ وذلك لمنافسته لهم ولأسطولهم وتجارتهم. ومن هنا بدأت أحقادهم تتزايد على سفن الحامي وربابنتها؛ لما لهم من خبرة ملاحية، وهيمنة على النقل التجاري والملاحة

ص27 – 29.

البحرية منذ قرون عديدة. وكان التجار كلهم يثقون بربابنة سفن الحامي، وكانوا يتمتعون باعتبار خاص لدى عمال الجمارك؛ سواء أكان في الهند أم في إفريقيا أم في البلاد العربية، كما لهم تجارة بحرية قوية بالهند وساحل إفريقيا الشرقية، وهذا يدل على المستوى العالي الذي اشتهر به أهالي الحامي في الملاحة البحرية، وقوة أسطولهم البحري.

هذه العوامل والأسباب كلها جعلت البرتغاليين يرقبون بدقة تحركات سفن الحامي؛ لأنهم عرفوا تماماً أن سفن الحامي أصبحت هي الأسطول التجاري والعسكري - في الوقت نفسه - في حضرموت، من ناحية الكثرة والخبرة الملاحية.

وفي عهد السلطان بدر بن عبد الله الكثيري الملقب بأبي طويرق[1]، كان الغزاة البرتغاليون يحاولون غزو عدن واحتلالها، وحينذاك كانت عدن تحت حكم الأمير مرجان الظافري، فقرر السلطان بدر بن عبد الله مساعدة الأمير مرجان بقوة عسكرية تقاتل معه في عدن ضد البرتغاليين، وفعلاً جمع السلطان بدر جيشاً، وطلب من أهالي الحامي بواسطة أحد القباطنة من السادة أهالي مكنون من الحامي، ومن نواخيذ وربابنة سفن الحامي التي وصلت حينذاك من البصرة محملة بالتمور إلى الشحر لتفرغ حملها وتستأنف سيرها إلى شرق أفريقيا، أن يحملوا الجنود من الشحر إلى عدن، فامتثلوا أمره رغبة منهم في مقاومة الغزاة البرتغاليين، فأبحرت ثلاثون سفينة من سفن أهل الحامي من

---

(1) هو من أشهر حكام حضرموت منذ فجر التاريخ إلى اليوم، وسمي أبو طويرق لأن حكمه طرق جميع مناطق حضرموت فوصل إلى ظفار شرقاً وإلى شبوة وبيحان غرباً، ولد سنة 902 هـ وتولى الحكم سنة 927 هـ بتنازل أخيه السلطان محمد بن عبد الله، وتوفي في مدينة سيؤون بوادي حضرموت سنة 977 هـ. الشهداء السبعة ص 60.

ميناء الشحر إلى ميناء عدن محملة بالجنود، ونفذت الخطة وعادت السفن إلى الشحر بعد إنزال مهمتها في عدن، ثم تابعت طريقها وسافرت إلى شرق أفريقيا، وكان ذلك في عام 1516 ميلادي، وعام 922 هجري[1].

وهذا ما زاد من مراقبة البرتغاليين لتحركات سفن أهل الحامي في المواصلات البحرية؛ سواء أكانت من الناحية التجارية، أم الناحية العسكرية، وبدؤوا يراقبون أسطول الحامي لقوته نجرةً ومغامرةً من الناحية الملاحية، ولأنه أسطول قوي يرتاد كل الشواطئ التي يحاول البرتغاليون ارتيادها، وعرف البرتغاليون أن أكبر منافس لهم في شواطئ البحر الأحمر والبحر العربي وشواطئ شرق أفريقيا والمحيط الهندي هو ذلك الأسطول الحضرمي، وعرفوا أن قاعدة هذا الأسطول هي قرية الحامي، مدركين أن أسطول هذه القرية هو الذي قام بنقل الجنود من مدينة الشحر إلى مدينة عدن لمحاربتهم.

فلهذه الأسباب وغيرها تزايد حقد البرتغاليين على سفن الحامي وربابنتها، وقرروا الانتقام من أهل الحامي وأسطولهم البحري، فقاموا بحوادث عدة:

في يوم الخميس التاسع من شهر ربيع الثاني عام 929 هجري، الموافق عام 1523 ميلادي، أحرق البرتغاليون خمس سفن لأهل الحامي، كانت

---

(1) المعروف في كتب التاريخ أن الأمير مرجان الظاهري المتوفى سنة 927 هـ - السنة التي حكم فيها بدر - أنه استنجد بالسلطان محمد بن عبد الله الكثيري سنة 921 هـ (1515 م) فأرسل له مجموعة من السفن منها: 14 سفينة لأهل الحامي، و7 سفن لأهل الشحر، و6 سفن لأهل المهرة، و4 سفن لأهل صور بعمان، وفي سنة 922 هـ الموافق 12 أبريل 1516 م توجهت تلك النجدة إلى عدن. انظر الشهداء السبعة ص59.

راسية في ميناء الحامي، وأحرقوا المزارع الواقعة على الساحل، أما القرية فلم يهتدوا إليها؛ لأنها كانت تبعد عن الساحل إلى الشمال قُرابة ميل ونصف، وهي مختفية بين تلين كما قد أشرنا إلى موقعها في الفصل الأول من هذا الكتاب، واستمر القراصنة البرتغاليون يواصلون حملاتهم على سفن الحامي؛ يترصدونها ويعترضونها في عرض البحار، يغرقونها ويحرقونها بمن فيها، قصدهم القضاء على هذا الأسطول المنافس لهم، والقضاء على بحارته وربابنته المجاهدين والصامدين للغزاة والقراصنة البرتغاليين.

وفي شهر جمادى الأولى عام 934 هجري، الموافق عام 1527 ميلادي، اعترض البرتغاليون سفن الحامي الآتية من البصرة محملة بالتمر، وأغرقوا منها أربع عشرة سفينة، وأغرقوا كل من فيها من البحارة والربابنة والركاب، وقد أحدث هذا العدوان ضجة كبرى في ربوع حضرموت، وعلى إثر ذلك جاء الفقيه الشيخ عمر بن محمد العمودي قادماً بصحبة مشايخ بلد قيدون وقبائل وادي دوعن إلى الشحر؛ مستنكرين الحادث الذي حصل على سفن الحامي، وطلبوا من السلطان بدر بن عبد الله الكثيري الملقب بأبي طويرق الاشتراك في الجهاد ضد الإفرنج – أي: البرتغاليين لتعدّيهم على سفن الحامي، واتخاذ إجراء ضدهم؛ حيث كانوا يفدون إلى ميناء الشحر من إفريقيا الشرقية لأعمال تجارية، ولكن السلطان بدر بن عبد الله لم يستجب لطلب المشايخ والقبائل التي وفدت إلى الشحر، المحتجة على ما حصل من البرتغاليين في سفن أهل الحامي[1].

ولم يقف الغزاة البرتغاليون عند هذا الحد، وإنما بقوا مركزين اهتمامهم على أسطول الحامي، يطاردونه ويعترضونه من وقت لآخر في أعالي

(1) انظر كتاب (الشهداء السبعة) لمحمد بامطرف ص 84.

البحار، وعلى شواطئ البحر العربي، ينهبون محتوياتها، ويختطفون بحارتها ونواخيذها وربابنتها، ويأسرونهم، ويحرقونهم أحياء، ذلك كله كان يحدث لأهل الحامي، ولكنه لم يقعدهم، وإنما بقوا صامدين ضد الغزاة، متجولين في فم الهلاك؛ حتى لا يشغل البرتغاليون خطوط الملاحة البحرية في كل الشواطئ التي يرتادونها في تجارتهم غزاةً مستعمرين.

وفي شهر المحرم عام 937 هجري، الموافق عام 1530 ميلادي، اعترض البرتغاليون سفينة لأهل الحامي بالقرب من رأس فرتك، كانت قادمة من مسقط، واختطفوها، ثم أعادوها بعد أن افتداها أهل الحامي، ولكن البرتغاليين رفضوا تسليم الناخوذة والربان، وأخذوهما معهم إلى الهند أسيرَين، ولم يعلم شيء عنهما بعد ذلك[1].

هذه الحوادث التي تعرض لها أهل الحامي وسفنهم ومزارعهم هي قليل من كثير، ذكرتها عدة تواريخ؛ منها تاريخ الربان سالم عوض با سباع الشحري المتوفى سنة 950 هجرية[2]، وتاريخ با فقيه الشحري المتوفى سنة 970 هجرية[3]، ووردت إشارات إلى بعض هذه الحوادث في كتابات المؤرخين المحدثين؛ كالدكتور سارجنت الإنجليزي[4]، والأستاذ سعيد

---

(1) انظر المرجع السابق ص 85.

(2) يعتبر الربان باسباع من أقدم المؤرخين العرب الذين تحدثوا عن حادثة الغزو البرتغالي على موانئ حضرموت والخليج العربي، فقد عايشها بنفسه وكتب عنها بلهجته الحضرمية الدارجة في كتابه المسمى (بهجة السمر في أخبار بندر سعاد المشتهر) والذي استقى منه الأستاذ محمد بامطرف معلوماته عند تأليفه كتابه (الشهداء السبعة).

(3) هو المؤرخ محمد بن عمر الطيب بافقيه الشحري ولد بمدينة الشحر سنة 970 هـ وتوفي سنة 1011 هـ، وهو صاحب كتاب تاريخ الشحر المشهور بتاريخ الحوادث والسنين الذي حققه الأستاذ عبد الله محمد الحبشي.

(4) وذلك في كتابه (البرتغاليون حول سواحل جنوب العرب) نشره عام 1963 م باللغة الإنجليزية.

عوض با وزير[1]، والأستاذ صلاح البكري[2]، ونظراً لصفحات هذا الكتاب المحدودة، فليس في وسعنا شرح الحوادث كلها التي ارتكبها الغزاة البرتغاليين وإيضاحها[3].

---

(1) المتوفى سنة 1978 م له ثلاثة كتب قيمة: وهي صفحات من التاريخ الحضرمي، الفكر والثقافة في التاريخ الحضرمي، معالم تاريخ الجزيرة العربية.

(2) المتوفى سنة 1993 م له العديد من المؤلفات منها: تاريخ حضرموت السياسي، في جنوب الجزيرة العربية، حضرموت وعدن، الجنوب العربي.

(3) وقد فصل ذلك الأستاذ محمد عبد القادر بامطرف في كتابه الشهداء السبعة وذكر العديد من سفن أهالي الحامي التي تعرض لها البرتغاليون بالنهب والإغراق والإحراق ما يزيد على الثلاثين سفينة، فليرجع إليه من أراد الزيادة فهو كتاب ممتع وشيق.

أسطول الحامي التجاري

لقد حاولنا بمجهودنا المتواضع أن نعرف شيئاً عن سفن الحامي، التي كانت تعمل في حقل الملاحة البحرية، وعن أسماء تلك السفن التي يمتلكها أهالي الحامي، وعن أسماء مالكيها، ومن اتصالاتنا الشخصية ببعض الشيوخ القدامى الذين تجاوز سنهم العقد الثامن، وهم أفراد قلة، ومن اطلاعنا على بعض وثائق ملكية، وبعض رسائل متبادلة قديمة، وبعض السجلات البحرية لدى بعض أحفاد القباطنة القدامى، استطعنا التعرف على عدد معين من سفن الحامي بأسمائها وأسماء مالكيها، وهو عدد لا يتجاوز المئة والعشرين سفينة، ونود هنا أن ننبه القارئ على أن هذا العدد من السفن الشراعية يتضمّن السفن التي كانت تعمل في الفترة من أوائل القرن الثاني عشر الهجري، حتى أوائل النصف الأخير من القرن الرابع عشر الهجري، حيث بدأ يتناقص عددها بسبب منافسة السفن البخارية، ولم يبق من هذا العدد سوى أربع أو خمس سفن يمتلكها أهالي الحامي، حتى كتابة هذه السطور[1]، وهي تُسير على آلة الماكينة بدلاً من الشراع.

أما ما قبل هذا التاريخ – أي: ما قبل القرن الثاني عشر الهجري – فلم نتمكن من العثور على أعداد سفن بأسمائها، ولا يعرف على وجه التحقيق مقدار السفن التي كان يمتلكها أهالي الحامي، ولكننا نستدل من هذا العدد أن هناك أعداداً كبيرة تزيد على مئتي سفينة، كان يمتلكها أهالي الحامي،

(1) أي في عام 1971 م، وفي 1972 م أممت من قبل الحزب الحاكم ورميت على الساحل تتقوت عليها دابة الأرض (الأرضة)، وعرضت لأمواج البحر حتى اندثرت وصارت أثر بعد عين، ولو حفظت لشكر الأجيال صنيعهم، ولكن الجاهل للشيء عدوه.

والدليل على ذلك هو الحوادث التي تعرض لها أسطول الحامي من الغزاة البرتغاليين، وما قبلها وما بعدها من حوادث الطبيعة، ذلك كله يعطينا صورة واضحة أن هناك مئات السفن كان يمتلكها أهالي الحامي، وأنهم كانوا هم المسيطرين على الملاحة البحرية والشحن والتفريغ في السواحل الجنوبية للجزيرة العربية منذ فجر التاريخ، وسنأتي على هذا البحث في بند خاص من بنود هذا الكتاب.

أما الآن فنودّ أن نضع أمام القارئ جدولاً خاصّاً بأسماء السفن التي أشرنا إليها، وأسماء ملاكها؛ وهو كالآتي:

الرقم	اسم السفينة	اسم مالك السفينة	اسم الأسرة	ملاحظات
1	بشوق	علي بن عمر	آل با عباد	انكسرت في الصفاريات/ باب المندب، في عام 1112 هجري.
2	غنية فلك الأمان	محمد علي	آل با عباد	
3	سفينة أخرى الأمان	محمد علي	آل با عباد	
4	اليسر	عبد القادر سعيد الركن باعباد	آل با عباد	
5	الحجاب	محمد عمر	آل با عباد	
6	الحجاب	بو بكر أحمد	آل با عباد	

الرقم	اسم السفينة	اسم مالك السفينة	اسم الأسرة	ملاحظات
7	المركز	أحمد سالم	آل با عباد	
8	فتح الباري	أحمد سالم	آل با عباد	
9	اليسر	أحمد سالم	آل با عباد	
10	العنزة	شيخ بن محمد	آل با عباد	
11	زعفران	شيخ بن محمد	آل با عباد	
12	خميس الجني	شيخ بن محمد	آل با عباد	
13	فتح الخير	شيخ بن محمد	آل با عباد	
14	اليسر	محمد عبدالله	آل با عباد	
15	السهالة	محمد عبدالله	آل با عباد	
16	الطحين	محمد عبدالله	آل با عباد	
17	فتح الخير	محمد عبدالله	آل با عباد	
18	أمان الوطن	سالم بو بكر	آل با عباد	
19	الفضلي	سالم بوبكر	آل با عباد	

الرقم	اسم السفينة	اسم مالك السفينة	اسم الأسرة	ملاحظات
20	شمس الظل	سالم بو بكر	آل با عباد	
21	فتح الخير	سعيد وعبد الله	آل با عباد	
22	عطعط	سعيد وعبد الله	آل با عباد	
23	بوت	سعيد وعبد الله	آل با عباد	
24	غنية	آل الركن	آل با عباد	
25	غنية	آل با شحري	آل با شحري	شركة
26	فتح الخير	آل با شحري	آل با شحري	شركة
27	العامري الكبير	مبارك وعامر وإخوانه		
28	العامري الصغير	عوض مبارك باعامر		
29	بحر السوق	لآل باعامر		
30	الصرنبي			
31	الدروع			

الرقم	اسم السفينة	اسم مالك السفينة	اسم الأسرة	ملاحظات
32	اليسر			
33	البقَّارة	عمر عروي عيديد79		شركاء مع أحمد سالم شحور
34	فتح الخير غنية	سالم عبد الله مكنون	آل مكنون	
35	البقَّارة	أحمد عبد الله مرعي		
36	العلوي	عمر علوي عيديد	آل عيديد	
37	كوتيه من الهند	حسين أحمد عيديد	آل عيديد	
38	فتح الباري	حسين أحمد عيديد	آل عيديد	
39	المنهل	أحمد عوض عيديد	آل عيديد	شركة با وزير
40	الذنوب	أحمد عوض عيديد	آل عيديد	
41	كوكب الكبير	عبد الله وعلوي محمد عيديد	آل عيديد	
42	كوكب الصغير	عبد الله وعلوي محمد عيديد	آل عيديد	

الرقم	اسم السفينة	اسم مالك السفينة	اسم الأسرة	ملاحظات
43	كوتيه	عبدالله وعلوي محمد عيديد	آل عيديد	شركة الهندي السيد حسين أحمد عيديد
44	البقارة	حسين سالم عيديد	آل عيديد	
45	غـــنـــيـــة با صالح	عبيد سعيد با صالح وشركاه	آل با صالح	
46	فتح الخير	عبيد سعيد با صالح وشركاه	آل با صالح	
47	الزفن	عمر عبيد با صالح	آل با صالح	
48	فتح الخير	عمر عبيد با صالح	آل با صالح	وسار إلى الهند وانكسر به
49	المستريحة	عمر عبيد با صالح	آل با صالح	
50	فتح الخير	عمر عبيد با صالح	آل با صالح	مشتراة من آل الركن
51	ياقوته	مبارك عبدالله باصالح	آل باصالح	
52	الزفن	عمر عبيد باصالح	آل باصالح	

الرقم	اسم السفينة	اسم مالك السفينة	اسم الأسرة	ملاحظات
53	مصماص	محمد عمر باصالح	آل باصالح	
54	المستهل	سالم عبدالله باصالح	آل باصالح	
55	المطرب	سعيد سالم باصالح	آل باصالح	
56	بالبوت	حسين أبو بكر بن الشيخ أبو بكر	آل الشيخ أبو بكر	
57	غنية الشيخ عبود	سعيد بن سعد بن عروة	آل بن عروة	انكسرت وتحطمت بالحامي
58	سويد	عبد الله سعد بن عروة	آل بن عروة	
59	الزفن	سالمين أحمد بن عروة	آل بن عروة	
60	السهالة	علي مبارك بن عروة	آل بن عروة	
61	مزراق	عوض وعمر سالم كعيتي	آل كعيتي	
62	فتح الخير	عبدالله سالمين وإخوانه	آل كعَيتي	
63	المستهل		آل كعيتي	

الرقم	اسم السفينة	اسم مالك السفينة	اسم الأسرة	ملاحظات
64	المستهل	سالم عوض كعيتي	آل كعيتي	
65	السهالة	عمر كعيتي	آل كعيتي	
66	البوم	سالمين أحمد صواطر	آل صواطر	
67	اليسر	عبيد عوض سبتي	آل سبتي	
68	السهالة	عبيد سعيد سبتي		
69	بوم	مبارك عوض كلالي	آل كلالي	اشتراه من ميناء الكويت
70	كوتيه	سعيد علي بقرف	آل بقرف	
71	الصقعة	عمر علي الشاطري	آل شاطري	
72	السينما	السيد عبدالله باهارون	آل باهارون	
73	فتح الخير	عبدالله بن عوف عيديد		
74	عبلاء	عبيد سالمين واكد	آل واكد	

الرقم	اسم السفينة	اسم مالك السفينة	اسم الأسرة	ملاحظات
75	الحمار	عبيد سالمين واكد	آل واكد	
76	فتح الخير	أحمد عوف باصالح	آل باصالح	
77	الهاشمي	سالمين الماس وإخوانه	آل الماس	
78	الحلوة			
79	فتح الخير	سالم حسن الكسادي	آل كسادي	من حكام الحامي
80	المستهل نور البحر	أحمد عبد الكريم الكسادي		
81	فتح الخير	عبدالله سعيد الكسادي		آخر أمراء الإمارة الكسادية بالحامي
82	الميمون	محفوظ أحمد الكسادي		حاكم الحامي في ظل السلطنة القعبطية
83	الزاهر	محفوظ أحمد الكسادي		
84	الهاشمي	محفوظ أحمد الكسادي		
85	بواكير	محفوظ أحمد الكسادي		

الرقم	اسم السفينة	اسم مالك السفينة	اسم الأسرة	ملاحظات
86	السهالة	مـحـفـوظ أحـمـد الكسادي		
87	العز	مـحـفـوظ أحـمـد الكسادي		
88	سمحة	مـحـفـوظ أحـمـد الكسادي		
89	الزرقاء	مـحـفـوظ أحـمـد الكسادي		
90	شويشوي	مـحـفـوظ أحـمـد الكسادي		
91	الزبون	مـحـمـد مـحـفـوظ الكسادي		خلف والـده النقيب محفوظ في حكم الحامي
92	السهالة	عبد الله عبد الكريم الكسادي	آل كساد	
93	رزيق	عبيد عبد الكريم الكسادي		
94	القايد	عمر عبد الله وسعيد سالم الكسادي		
95	البقرة	أحمد عبد الله مرعي	آل مرعي	
96	السهالة	سعيد علي بقرف		

الرقم	اسم السفينة	اسم مالك السفينة	اسم الأسرة	ملاحظات
97	المستهل	عمر عوض با عامر		
98	فتح الخير	عبد الله أحمد بدر	علي بدر الكثيري	
99	المستهل	عبد الله محمد با شعيب	با شعيب	
100	اليسر	أحمد سالم شحور	آل شحور	
101	الدروع	أحمد سالم شحور		
102	البقارة	أحمد سالم شحور		
103	السهالة	عبد الله أحمد شنظور وإخوانه	آل شناظير	
104	الأمان			
105	فتح الباري	محمد عوض عيديد		
106	اليسر	عبد الله سعيد حبيشان	آل حبيشان	
107	العز	سالم عبد الله حبيشان		
108	البوم	سالم عبد الله حبيشان		

الرقم	اسم السفينة	اسم مالك السفينة	اسم الأسرة	ملاحظات
109	قرنفل	سالم ومبارك آل مباركوت	آل مباركوت	هذا الاسم على اسم والدتهم.
110	الأنيسة	مبارك عبيد مباركوت		
111	جعراه	مبارك عبيد مباركوت		
112	العز			
113	السهالة	منصور عبيد مباركوت		
114	اليسر			
115	فتح الخير	عبيد منصور مباركوت		
116	السلامة			
117	المستهل			
118	البوت			
119	بوت	حسين أبوبكر		
120	السهالة	مبارك عوض بن سلوم		

الرقم	اسم السفينة	اسم مالك السفينة	اسم الأسرة	ملاحظات
121	اليسر	سعيد أحمد بن سلوم		
122	المستهل	محمد سعيد المقدي		

وهذا العدد من السفن هو ما جاءنا من أسطول تلك القرية التي كانت سيدة الملاحة في الساحل الجنوبي لليمن، ومنها كانت تخرج أساطيل السفن إلى الشواطئ الهندية، والصين الشرقية، وشرق أفريقيا، والبحر الأحمر والبحر العربي وشواطئهما. وهكذا كلما زاد علم الإنسان بالبحار، طالت وامتدت رحلاته البحرية.

ولقد كان هذا الأسطول البحري يسير على حسب الأعراف والعادات بشكل يحفظ حق كل ذي حق، وتلك العادات والأعراف التي كانوا يسيرون عليها تعد قوانين محفوظة في الصدور، يتناقلها الخلف عن السلف بالتلقين الشفهي، وليس بطريق التدوين، وأما المدرسة التي يتلقون فيها علومهم البحرية فهي السفينة نفسها، ولأني واحد من أبناء هذه القرية الذين ربطوا مصيرهم بالبحر الذي كان الباب الوحيد الذي يخرجون منه إلى عالم آخر، يحملون من أرضهم وإليها الرزق، وقد عملت ملاحاً لفترة من الزمن - كما هي عادة أبناء بلدي - استطعت أثناءها التعرف وحفظ شيء من تلك القوانين والعادات التي كانت تسير عليها السفن، كغيري من أبناء هذه القرية. وقد قمت بتدوين تلك العادات والقوانين في فصل خاص من

كتابي (القاموس البحري)، وهو مخطوط في 350 صفحة[1]، والكتاب خاص بالسفينة الشراعية في جنوب اليمن، وقد أهديت الكتاب إلى الكاتب والمؤرخ الأستاذ محمد عبد القادر با مطرف، الذي سطّر مقدمة للكتاب في ست صفحات بقلمه.

(1) طُبع ونُشر للمرة الأولى في قسم النشر بدار الكتب الوطنية بالمجمع الثقافي سابقاً سنة 2004 م، وأعيد طبعه عدة مرات لنفاده واستمرار الطلب عليه. [المحرر]

المؤلف ورفاقه في رحلة الأخطار البحرية

لقد قلنا في الفصل الأول من هذا الكتاب أن أهالي الحامي كانوا يأخذون أبناءهم معهم في السفن الشراعية؛ لتدريبهم على شؤون الملاحة ومعالم البحر في سن مبكرة – سن الثامنة والعاشرة – منذ القديم وإلى عهد قريب، واتبعت سيرة أسلافي؛ فالتحقت بالملاحة البحرية في سن مبكرة ملاحاً، وتدرجت في هذه المهنة فترةً طفت فيها شواطئ البحر العربي، والخليج العربي، وشواطئ شرق أفريقيا، ثم تركت الخدمة البحرية، والتحقت بالخدمة التجارية، عاملاً في أحد المتاجر في الصومال بأفريقيا الشرقية، كما هي عادة أبناء الحامي في نشاطهم الاجتماعي طلباً للرزق.

منطقة العمل:

كنت أعمل في قرية تسمى (أيل)، تقع على الساحل الصومالي بالقرب من الجبل الممتد في البحر؛ ذلك الجبل المعروف باسم (رأس الخيل)، أو (رأس الخير) كما يسميه أرباب السفن، وكما هو معروف في المجاري البحرية بهذا الاسم، وحينذاك كانت المنطقة تحت حكم الاستعمار الإيطالي، وتسمى بالصومال الإيطالي، وقرية أيل هذه تقع على هذا الساحل، وهي ميناءٌ صغير لا تدخلها السفن الشراعية؛ لعدم توفر الحركة التجارية فيها، ما عدا باخرة إيطالية تسمى (الأتريا)، هذه الباخرة تأتي في كل شهر مرة واحدة من فصلي الشتاء والصيف فقط، وتجار المنطقة من الإخوة الصوماليين يستوردون بضائعهم فيها من عدن ومن زنجبار، ويصدّرون منها ما هو لديهم من بضائع؛

مثل جلود الحيوانات بأنواعها، والأسماك المجففة.

وهذه القرية تعد من مناطق الصومال التي يقال لها: (مجرتين)، وتقطنها قبائل (عمر محمود)، و(عثمان محمود)، و(عيسى محمود)، و(ذو لبهتنة)، و(الهوية)، و(عرب محمود صالح)، والأخيرة تدّعي أنها من أصل مهري عربي، وفد أجدادهم من أرض المهرة من الجنوب اليمني، وأغلب هذه القبيلة يقطنون في قرية (بندر قاسم)، على الساحل الشرقي من الصومال.

أما قرية أيل فتقع بالقرب من رأس الخير كما قلنا، وفيها كنت أعمل عند أحد المحال التجارية بأجر شهري، وكان فيها عدد من الإخوة العرب عمالاً، يقدر عددهم بنحو خمسة عشر نفراً؛ وهم من أبناء الجنوب اليمني من الحامي، ومن الديس الشرقية، ومن قصيعر، ومن أحور، وواحد من الشمال اليمني، وجاؤوا إلى هذه القرية عمالاً؛ منهم من يعمل في صيد الأسماك، ومنهم من يعمل في المتاجر المحلية لدى التجار المحليين بأجور شهرية، قضى بعضنا سنوات أربع، وبعضنا الآخر بقي سنتين أو ثلاثاً مغترباً.

وكنا جميعاً أسرة واحدة، متعاونين معاً، مرتاحين في أعمالنا لما نلاقيه من إخوتنا الصوماليين من تقدير واحترام وتعاون بحكم العمل، وكانوا يعدوننا ضيوفاً عندهم لأننا مغتربون، تلك القرية جعلتنا نقضي أوقات فراغنا وجلساتنا الخاصة وليالي سمرنا في مكان واحد، وبطبيعة الحال نتذكر وطننا وأهلنا، ونستعرض السنين التي قضيناها في المهجر بعيدين عن مسقط الرأس، وكنا نتدارس مواعيد السفر، والعودة إلى الوطن، ومتى سيكون ذلك؟ وهل اعتزامنا للسفر والعودة سيكون في وقت واحد؟ أم أن هناك من يفكر ويفضل البقاء أكثر مما مرَّ عليه؟

وفي ذات ليلة من أمسيات عام (1350/ 1931)، أبدى بعض الإخوة رغبتهم في السفر إلى بر عرب، وتجلت في أربعة منا، وكنت واحداً منهم، وقررنا أن نسافر في الباخرة التي هي الوسيلة الوحيدة للنقل والسفريات في تلك المنطقة إلى عدن، وكان الوقت في أواخر فصل الصيف، وكلٌّ منا بدأ يفكر في التخلص من الأعمال المرتبطة به، وبقينا على أهبة الاستعداد للسفر، وفي انتظار الباخرة من زنجبار في أفريقيا، كما هي العادة، ولكن من سوء الحظ تأخرت الباخرة، ولم تأت على موعدها، واتصلنا بإدارة الجمارك هناك نستفسر عن مقدمها، فأخبرونا أنها لن تأتي إلا في فصل الشتاء عند فتوح البحر؛ لعدم صلاحية الميناء في الخريف، وارتفاع موج البحر، ومر علينا بقية فصل الصيف، وفصل الخريف، ونحن دون عمل؛ لأننا تخلينا عن أعمالنا، ولهذا اعترانا الضيق والتعب؛ لعلمنا أنه لا يوجد وسيلة أخرى للسفر، ومرت الأيام، وفي ذات يوم كنا جلوساً في كوخنا الذي نسكنه، وبقينا نتحدث عن المدة التي مرت علينا، وما بقي علينا من انتظار حتى يحين فصل الشتاء، ويأتي فتوح البحر، وفي أثناء الحديث مع الإخوة أبديت لهم فكرة السفر في قارب صغير، كان بعض الإخوة يعملون فيه لصيد الأسماك هناك، ولما سمعوا مني هذه الفكرة، قالوا: أتقصد هلاكنا؟! فكيف نسافر في قارب صغير، لا تزيد حمولته على طنٍّ واحد؟!

ومرت الأيام فاعترانا الملل والضيق، وعرفنا أن الباخرة لن تأتي إلا في أواسط فصل الشتاء، أي في شهر كانون الأول أو تشرين الأول، فعدت مرة أخرى لمتابعة الحديث مع الإخوة في جلساتنا حول السفر في القارب، وبقيت أشرح لهم الطريقة التي سيكون سيرنا عليها بالنسبة إلى المعالم، وخطوط السير - أي: المجاري - بحكم الخبرة البسيطة التي أعرفها مع

بعض الإخوة، وبعد أخذ وردّ ونقاش، وافقني ثلاثة من الإخوة، وبعد أيام، وعندما لمس بقية الإخوة عزمنا وإصرارنا على السفر، انضم إلينا آخران، وأصبح عددنا ستة، وقررنا دون تردد السفر في ذلك القارب، من منطقة رأس الخير شرقي أفريقيا، إلى بلدتنا قرية الحامي في الجنوب اليمني.

والآن نود أن نعطي القارئ صورة وصفية عن ذلك القارب الصغير، الذي قررنا أن نسافر فيه من شرق أفريقيا إلى البر العربي جنوب اليمن: طوله لا يزيد على اثنتي عشرة قدماً، وعرضه أربع أقدام، أما ارتفاع جوانبه فلا يزيد على ثلاث أقدام، وحمولته طن واحد عندما يكون داخل الميناء، وهذا القارب يسمى عندنا في ساحل الجنوب اليمني (سنبوق عَيْد)[1]، وهو يعمل حصراً في الشحر وشحير وروكب والحامي لصيد الأسماك، وفي الصفحة الثانية صورة فتوغرافية لشكل القارب، وما وصفناه هنا إلا من باب أن يأخذ القارئ فكرة عن جسم القارب، وعن المسافة التي قطعناها على ظهره.

مالك القارب:

هو ملك لأحد إخواننا العرب، يدعى محمد سعيد المقدي[2]، يعمل في التجارة والأسماك في قرية أيل الصومالية، وهو مستوطن هناك من عشرات السنين، ومتزوج وله أسرة فيها، وتربطه قرابة ومعرفة فيها، وقد قام بصنع

---

(1) العيد: نوع من السمك، صغير الحجم، كثير الدهون. [المحرر]

(2) هو عم المؤلف تزوج على أمه بعد وفاة والده عنها، وهو الذي اصطحبه معه في الملاحة والتجارة، وكان يسافر إلى إفريقيا والصومال، وفي عام 1955 م خرج من دار السلام في سفينة من نوع اللنش قام بشرائها مؤخراً، ولما وصل إلى جزيرة عبد الكوري ضربتهم رياح شديدة فأغرقت السفينة مع ركابها – وكان من ضمنهم – وبضائعها ولم ينج منهم سوى خمسة أشخاص لا زال بعضهم يعيش إلى اليوم.

هذا القارب لصيد الأسماك، حيث بناه أحد البنائين المدعو المعلم سالم عبد الله بن ربيد، وقد جاء إلى الساحل الصومالي لبناء عدد من قوارب الأسماك الصغيرة لبعض التجار هناك، ومن بين تلك القوارب هذا القارب الذي وصفناه سابقاً، الذي قررنا أن نسافر فيه، وقد كان بعض الإخوة يعملون في هذا القارب لصيد الأسماك، وبعد أن عقدنا العزم على السفر فيه اتصلنا بمالك القارب بواسطة أخيه وأحد أقاربه الذين كانت لديهم نية السفر معنا في القارب، وبواسطتهما سمح لنا بالسفر فيه، على أن يسافرا معنا، وأسميناه بـ (المستهل)، وشرعنا في التجهيز والاستعداد للسفر، فقمنا بتفقد أجزائه وتفحصها من الداخل والخارج؛ للتأكد من صلاحيته، وقوة أخشابه، كما قمنا بشراء ما يلزم من القماش الخاص بأشرعة القوارب، وقمنا بتفصيل وخياطة شراع واحد، وتفقدنا الحبال المطلوبة، والدقل، وكل ما يلزم للسفر من أدوات خاصة وضرورية، كما قمنا بشراء الأدوات الضرورية للطبخ، وما يلزم من المواد الغذائية للرحلة؛ مثل: الأرز، والسكر، والشاي، والتمر، والخبز، واللحم الناشف، والسجائر، وبعد ذلك حددنا مسؤوليات طاقم القارب، وموعد السفر المناسب.

طاقم القارب:

طاقم القارب مكون من الإخوة الآتية أسماؤهم:

1 - عامر جمالي البربري: مسؤول أول بقيادة الدفة، وبتوزيع الحراسات عند السير، وبتفقد آلة القارب وأدواته، وكان يعمل سابقاً في السفن الصغيرة بين عدن وجيبوتي، وله خبرة قيادية بصفته سكونياً، وهو من مواليد الديس

الشرقية.

2 - سعيد أحمد بن عروة: نائب لقائد الدفة، ومساعد له في القيادة، وعمل سابقاً بحاراً في السفن الشراعية، وله خبرة في القيادة، وهو من مواليد قرية المقد ضاحية الحامي.

3 - بدر أحمد الكسادي: مسؤول برسم خطوط السير؛ أي: المجاري على البوصلة والاتجاه الذي ينبغي السير فيه، وضبط خطوط الطول والعرض، بحكم معلوماته في هذه الناحية، وهو قد عمل في السفن الشراعية التي تسافر إلى الخليج العربي وشرق أفريقيا، وهو من مواليد قرية الحامي.

4 - سالم عوض سعيواد: من مواليد الديس الشرقية، عمل في السفن الشراعية بحاراً.

5 - سعيد سالم ياسين: من مواليد الديس الشرقية، عمل في السفن الشراعية بحاراً.

6 - علوي أحمد المقدي: من مواليد قرية المقد، وقد عمل في السفن بحاراً يساعد أحياناً في قيادة الدفة.

7 - سالم عمر قرعان: من مواليد قرية ثوبان، مسؤول عن طبخ الغذاء في هذه الرحلة.

8 - سالم سعيد المقدي: من قرية المقد، وهو أخو مالك القارب، ولا يعرف شيئاً عن شؤون البحر، ركب معنا نزولاً عند رغبة أخيه.

وبعد أن قمنا بتوزيع المسؤوليات على طاقم القارب، وتجهيز متطلبات الرحلة، حددنا موعد السفر صباح اليوم الخامس من شهر أيلول عام 1931

ميلادي، وذلك لأسباب فنية؛ وهي هبوب الرياح الموسمية التي تسمى عند أهل جنوب الجزيرة العربية رياح الشمال، وهي تهب في شهر أيلول حيث تسافر السفن الشراعية من شرق أفريقيا إلى جنوب الجزيرة العربية والخليج العربي، ويسمى هذا الموسم بالديماني.

وفي الواقع هي ريح تدور في دائرة، وعلى هذه الدائرة يضبط المسافرون في السفن الشراعية أسفارهم؛ فمثلاً المسافر من الشحر إلى البصرة يمشي في أعلى الدائرة الشمالي إلى مسقط، وإذا أراد الهند يمشي من مسقط إلى جوادر، ومن جوادر إلى كراتشي وبومبي، ويكون مشيه بجانب الدائرة الشرقية لهذه الريح، والذي يأتي من شرق أفريقيا إلى الجزيرة العربية يمشي بدائرة الريح الغربية، وهذه الجهات الثلاث من الدائرة التي ذكرناها - وهي الشمالية والشرقية والغربية - تكون الريح فيها قد ضعفت؛ لذلك تساعد السفن الشراعية على السير، ويكون سفرهم آمناً.

وخفتها تبدأ من بداية «النيروز» التي هي السنة البحرية، وعدد أيام هذه السنة ثلاثمئة وخمسة وستون يوماً. وتحسب الأيام من أول يوم فيها إلى آخر يوم فيها، وأول يوم فيها يصادف يوم 6 من شهر آب من كل سنة ميلادية، وهو بداية أول يوم في (النيروز)، ويعد هذا اليوم صالحاً لبداية أسفار السفن الشراعية عندنا في جنوب الجزيرة العربية.

وعندما تسمع نواخيذ السفن يقولون: صبّ (النيروز)؛ أي انتهت السنة البحرية، وهذا يوم 5 من شهر آب من كل سنة ميلادية، والكلمتان فارسيتان؛ ولهذا فإن يوم 6 من شهر آب من كل سنة ميلادية يعتبر أول يوم في السنة البحرية، وفي هذا التاريخ تبدأ تخف ريح الشمال، بحيث تكون صالحة لسفر

السفن الشراعية.

وتنتهي هذه الريح – أي: ريح الشمال – في بداية نجم الفرغ، وهذا النجم له اسمان آخران؛ هما: (سعد مؤخر)، و(خباء)، والكل يطلق عليه اسم نجم (الفرغ). هذا بحسب التقاويم الحضرمية، وفي نحو الثامن عشر من أيلول من كل سنة ميلادية تنتهي ريح الشمال.

لهذه الأسباب التي أوضحناها للقارئ هنا، اخترنا أن يكون سفرنا في قاربنا الصغير من شرق أفريقيا إلى جنوب الجزيرة العربية يوم الخامس من شهر أيلول؛ لندرك ما تبقى من ريح الشمال التي تهب في الدائرة الغربية، وليكون سفرنا في وقت قد خفت فيه حدة الريح؛ احتياطاً ووقاية لنا ولقاربنا الصغير الذي قررنا أن نسافر فيه.

نصائح الأصدقاء:

في الفترة التي شرعنا فيها نعد قاربنا الصغير للسفر، ونستكمل متطلبات الرحلة، كنا نشعر أننا مقدمون على سفرة طويلة، مليئة بالمخاطر، على ظهر قارب صغير لا يزيد حمله عن نصف طن، وتلقينا العديد من نصائح الأصدقاء والعقلاء من إخواننا في الصومال بعدم سفرنا في ذلك القارب الصغير لعدة أسباب؛ منها: المسافة الطويلة التي علينا أن نقطعها، وتقدر بنحو 700 ميل، وشدة الريح، وعدم الاستعداد الكامل بالنسبة إلى آلة وأدوات القارب؛ حيث كان لدينا شراع واحد، والمفروض أن يكون عندنا شراعان على الأقل؛ واحد للاستعمال والآخر احتياطي، وكانت بعض ملاحظات الناصحين ونصائحهم لنا ذات قيمة وفي محلها، ولكننا قررنا السفر لما نقاسيه من ضيق

وشوق للوطن، وكان اعتمادنا على الله، وقلنا لهم: بأي شيء يفترق البحر عن البر حتى نخافه؟ لقد عرفنا أن البحر يبتلع الملايين من البشر إذا قدَّر الله عليهم، وكذلك الأرض ابتلعت الملايين من البشر.

وداع الأصدقاء:

وفي اليوم المحدد لسفرنا - وهو يوم الخامس من شهر أيلول عام 1931م - قمنا بوداع الأصدقاء والأقرباء، الذين عرفناهم وعرفونا طوال السنين التي قضيناها بينهم، وكان التأثر الذي ألمَّ بكل أصدقائنا خاصة في موقف الفراق عجيباً؛ لأنهم عرفوا أننا مقدمون على سفرة طويلة، مليئة بالمخاطر، وأن أمامنا عدداً من رؤوس الجبال الممتدة داخل البحر، التي علينا المرور بجانبها؛ لأنها واقعة في خط سيرنا البحري، وهذه الجبال الخطرة هي: بر الخزائن، ورأس معبر، ورأس حافون، ورأس عصير، وجردف، وغيرها من الرؤوس والجبال الممتدة داخل البحر التي علينا اجتيازها، ويعرفون أن وراء هذه الرؤوس والجبال عواصف قاسية، وكان كل واحد من الأصدقاء يقول لنا: وداعاً، وقد امتلأت أجفانه بالدموع، دموع الفراق لأصدقاء عشنا معهم عدداً من السنين.

بداية الرحلة:

وبعد الوداع ركبنا قاربنا الصغير في الساعة الحادية عشرة من صباح يوم الخامس من شهر أيلول عام 1931م، وهو ذلك اليوم الذي فارقنا فيه تلك القرية التي يسمونها «أيل»، وبمعنى أصح فارقنا ساحل الرشاد، كما يسميه

ربابنة السفن.

وجذفنا بالقارب حتى ابتعدنا عن الشاطئ، وجموع الأصدقاء الواقفين على الشاطئ يشاهدوننا، ملوحين لنا بأيديهم وأرديتهم. وألقينا نظرة صوب الريح، ونحو الأمواه المترامية التي لا حدَّ لها، نظرنا إلى الأعلى، ونظرنا يميناً وشمالاً وإلى كل جهة، وفي الساعة الحادية عشرة والنصف، رفعنا شراع قاربنا الصغير في أسوأ مخاطرة نتعرض لها، وقد وقفت لحظة بشجاعة وإيمان، وتذكرت ما سمعته من الأصدقاء المودعين لنا، وقولهم لنا: أحاطتكم بركة الله ولطفه، وجعلكم في حفظه ورعايته المقدسة. هذه الكلمات هي دعوات صادرة من قلوب أصدقاء مخلصين، زادتني إيماناً واطمئناناً وشجاعة في السير، بحكم المسؤولية الملقاة علي؛ وهي رسم خطوط السير على البوصلة البحرية، وخطوط الطول والعرض والاتجاه الذي يجب أن يكون السير فيه، والمجاري البحرية كما يسميها ربابنة السفن؛ أي: طريق الملاحة.

تحديد الاتجاه:

نحن الآن في الطرف الغربي من ساحل الرشاد، وفي الجانب الشرقي من رأس الخير، وعلى مقربة منه، وبعد أن رفعنا الشراع وسط ريح الشمال التي كانت قوتها تزداد بسرعتها الموسمية، وكانت الساعة الثانية عشرة ظهراً، وبحكم الموقع الذي نحن فيه؛ وهو رأس الخير، وخط العرض كان سبع درجات وخمساً وأربعين دقيقة، والطول كان تسعاً وأربعين درجة، وثلاثاً وأربعين دقيقة، والسرعة على ما يبدو من 4 إلى 5 عقد في الساعة، والمجرى - أي: الطريق الذي علينا السير فيه بالنسبة إلى البوصلة البحرية - هو نجم

العيوق المطلعي، وقد اتخذناه خط سيرٍ؛ لأننا نود الابتعاد عن الشاطئ، ولنتفادى الرؤوس الصغيرة؛ مثل رأس معبر وغيرها من الرؤوس الواقعة في طريقنا على ساحل منطقة الخزائن، ولنرتفع عن الشاطئ للسيطرة على رأس حافون؛ حتى لا نسقط في جانبه الغربي، وهو السير الأصح، وقد تولى قيادة الدفة الأخ عامر جمالي، أما الإخوة علوي أحمد وسالم قرعان وسالم سعيد فقد أصيبوا بدوار البحر، ولم يرفعوا رؤوسهم منذ رفعنا شراع قاربنا.

ظللت مع سعيد بن عروة وسالم عوض وسعيد ياسين يقظين، ومستعدين لكل حركة، ومشرفين على حبال الشراع كالجوش والديمان، وكذلك نزف نضح الماء الذي يتسرب إلى داخل القارب، حيث كانت الأمواج يتراوح ارتفاعها بين مترين وثلاثة أمتار، وكثيراً ما تصيبنا قممها البيضاء، والبحر يتلاطم بفعل رياح الشمال، والأمر يزداد خطورة كلما ابتعدنا عن البر، وابتعادنا عنه أمر ضروري بالنسبة إلى خط السير الصحيح.

وفي الساعة الرابعة مساءً سلَّم الأخ عامر قيادة الدفة للأخ بن عروة، بعد أن ظل الأخ عامر أربع ساعات يقود القارب، والريح بالغة الشدة، وأمواج البحر بالغة الارتفاع، وقاربنا الصغير يتقلب ويتأرجح، وكلما مرت علينا موجة كبيرة تسمعنا نقول بصوت واحد: «كل موجة لها دفان»[1]، باللهجة البحرية، ونحن نعرف أننا سوف نتعرض لمثل هذا، بحكم خط السير الذي نحن فيه؛ لأننا كنا نسير في شبه زاوية عرض، وببطء شديد، قصدنا الابتعاد عن البر، وكما يسميه أرباب السفن الشراعية (تشريقة)[2]، ولا بدَّ

---

(1) الدفان عند أهل البحر معناه: جرم السفينة.

(2) هذه الطريقة تعرف عند الملاحين (تشريقة برده) وهي أن تسير السفينة في اتجاه معاكس بأن يتجه للشرق ثم يتجه للغرب فيقولون: (يشرق ثم يسترد) وذلك ليتفادى الرياح أو الارتطام برأس بحري.

من أن نرتفع إلى أعالي البحار كي نبتعد قدر الإمكان عن البر؛ لنتجنب المرتفعات الصخرية الخطرة، والمياه الضحلة التي تقع في ساحل الخزائن، حيث يتقوس بر الخزائن في اتجاه الجنوب، وأصبحنا في عرض المحيط، لا نشاهد شيئاً من الشاطئ ولا الجبال، وهذا ما يجعلنا نكسب السيطرة على رأس حافون الذي نخافه، وهكذا استمر السير، والأخ بن عروة متولٍ قيادة الدفة من الساعة الرابعة إلى السادسة مساءً، ثم تسلم القيادة الأخ عامر حين غربت الشمس، وحين دخل علينا الليل وجدنا أنفسنا في عرض المحيط، والريح تشتد، والموج يطوقنا، والرذاذ يتساقط علينا، وارتفاع الموج يزداد، ويكاد قاربنا الصغير يختفي عندما ترتفع الأمواج الكثيرة من الخلف، وكانت الأمواج الضخمة تمثل أخطاراً متوالية علينا من العرض ومن الخلف، وعلى الرغم من ظلام الليل والموج ورذاذ البحر وتبلل أقدامنا وأجسامنا، كانت المعنويات مرتفعة.

وقد مر علينا النهار، ودخل الليل ولم يَطْعَم أحد منا شيئاً؛ إذ كان سالم قرعان الطباخ مصاباً بدوار البحر، ولم يرفع رأسه، وشعرنا بالجوع جميعاً، وكانت الساعة التاسعة ليلاً، فتسلم قيادة الدقة الأخ بن عروة من الأخ عامر، وكان الأخ عامر متعباً؛ لأنه قضى أياماً قبل سفرنا مشرفاً على تجهيز القارب وأدواته، وتحضير لوازم الرحلة الضرورية، وفي الساعة العاشرة مساءً تقريباً، أخذ كل واحد منا قطعة من اللحم الناشف الذي كان معنا، وقد أصابه البلل من ماء البحر، وأكلناه بشهية.

توزيع الحراسة:

وعندما حل علينا الليل وزعنا الحراسة بالتناوب على النحو التالي: الأخ بن عروة يساعده سعيد ياسين من الساعة التاسعة إلى الحادية عشرة، يتسلم قيادة الدفة سالم سعيواد، يساعده علوي أحمد الذي بدأ يخف عنه دوار البحر إلى الساعة الواحدة، ثم يتسلم الأخ عامر وأنا من الواحدة مساءً إلى الساعة الثالثة صباحاً، ثم يتسلم الأخ بن عروة وياسين من الثالثة صباحاً إلى السادسة صباحاً، هكذا وضع برنامج التعاون في تسيير القارب، وقد ساعد الأخ سالم سعيواد في قيادة الدفة، وأصبح التناوب في قيادة الدفة - أي: السكان - بين ثلاثة بدلاً من اثنين، وهذا الترتيب ساعد بعض الشيء، وقد كان ظلام الليل يحجب عنا كل شيء، والبحر متلاطم الأمواج، والمحيط أبيض، كل هذا بفعل قوة ريح الشمال، التي كانت تسوقنا بقوة، وأصبحنا جميعاً جالسين القرفصاء، لا يستطيع أحد منَّا النوم من رذاذ البحر، وشدة البرد، ولا يستطيع أحد أن يمد رجليه لضيق مساحة القارب، وتمايل القارب بالغ الشدَّة، وهذا ما يجعلنا نخاف السقوط في اليم، وحاولنا مرات إضاءة المصباح الصغير الذي كان معنا؛ لنشاهد على ضوئه البوصلة البحرية ليلاً؛ لنتأكد من سلامة خط السير، ولشدة الريح وكثرة الموج وتمايل القارب لم نتمكن من إضاءة المصباح، وبقينا بين الفترة والأخرى نستعمل أعواد ثقاب الكبريت لنشاهد رسم البوصلة، ومرت تلك الليلة وكلها تعب ومشقة، فمنهم من ينضح الماء من داخل القارب، وبعضنا الآخر يراقب حبال الشراع، وباقي الإخوة لقيادة الدفة، وقد ضعفنا جميعاً إلا عامر جمالي وسعيد بن عروة؛ فقد كانا أشد قوة منا.

يوم 6 أيلول:

جاء صباح السادس من أيلول، وفي الساعة السادسة تسلم قيادة الدفة سالم سعيواد، وقد قطعنا ثماني عشرة ساعة، منذ رفعنا شراع قاربنا من ساحل الرشاد، وفي هذا الصباح كان البحر هادئاً جداً وجميلاً، كاد يخلو من الريح، ولم يعد أحد من الإخوة يصيبه دوار البحر، والجميع في صحة طيبة، وما زلنا سائرين في نجم العيوق المطلعي.

تحويل المجرى:

إن المدة التي قضيناها في نجم العيوق – وهي ثماني عشرة ساعة – تعد كافية لضمان سيطرتنا على رأس حافون، ها نحن بعيدون عن البر، وينبغي علينا الاقتراب منه، وأن نحوِّل خط سيرنا من نجم العيوق مطلع إلى نجم (الناقة) مطلع، وبعد أن رتبنا خط السير، وفي الساعة السابعة صباحاً، قام الأخ سالم قرعان بتحضير الشاي، وهو ما كنا نفضله، وأخذنا وجبة الفطور التي تتكون من الخبز الناشف واللحم الناشف والشاي والقهوة الكوفي، وكان الأخ سالم قرعان يقدم لنا الفطور مع شيء من المزاح للتسلية والضحك، وكان البحر هادئاً إلى حد كبير، وبعد أن تناولنا الفطور قام الإخوة بتفقد أدوات القارب، والتأكد من سلامتها.

وفي الساعة الثانية عشرة قمنا بتحديد مركزنا؛ فكان خط العرض عندنا ثماني درجات، والطول كان خمسين درجة وثلاثين دقيقة، وهذا يجعلنا وسط الخزائن، وما زلنا سائرين في مطلع الناقة، ومدة سيرنا أربع وعشرون ساعة، منذ انطلاقنا من مرفأ (أيل) شرق رأس الخير.

البحر هادئٌ تماماً، والريح خفيفة جدّاً، وقام الأخ قرعان بطهي وجبة الغداء من الأرز واللحم الناشف، ووضع لنا حساءً طيباً، دون أن ينسى الشاي؛ لأنه شرابنا المفضل، وقد يسأل القارئ عن المطبخ في ذلك القارب الصغير..

ليس هناك مطبخ، وكل ما لدينا (شولة) على الغاز، كنا نطهو عليها عندما يهدأ البحر والريح.

وبعد أن تناولنا طعام الغداء، بدا علينا جميعاً التعب المفرط، والرغبة في النوم، وكنا ننام القرفصاء؛ لا يستطيع أحدنا مد قدميه لضيق القارب.

هبت بعد الظهر ريح الشمال الطيبة، وبلغت سرعتنا على ما يظهر نحو أربع عقد، وكنا نشعر بالسعادة، وقررنا أن تكون نوبات القيادة ساعة ونصف على الأكثر لكل نوبة؛ حتى نستطيع المحافظة على يقظتنا، وعلى قائد الدفة عند شعوره بالتعب أن يوقظ من يليه ليحل مكانه، حتى ولو لم يمر على نوبته أقل من الساعة؛ لكيلا يتحمل قائد أكثر من طاقته.

وفي الساعة السادسة مساءً تناولنا العشاء المكون من الخبز الجاف والشاي، ودخل علينا الليل، ولم تكن الريح بالغة القوة أثناء الليل، غير أن الأمواج كانت كبيرة ومرتفعة، والتأرجح شديد على الجانبين، وهذا يحصل في السير البطيء، عندما تكون الريح خفيفة في أعالي البحار، وفي الساعة الثالثة صباحاً زادت الريح بعض الشيء، وزادت سرعة القارب أكثر إلى قريبٍ من الخامسة صباحاً، ثم هدأت الريح قليلاً.

وفي صباح اليوم السابع من أيلول استيقظنا والقارب يتمايل بشدة عنيفة مع بطء في السير؛ لكبر الموج، وكان التأرجح شديداً، حتى إن الماء كان

يتدفق من كلا جانبي القارب؛ لعدم ارتفاعهما وانغماسه في الماء تقريباً. كان ذلك الساعة السادسة صباحاً، ونكون بهذا قد قطعنا اثنتين وأربعين ساعة منذ بدء سيرنا من مرفأ (أيل).

وعلى حساب أرباب السفن الشراعية ولهجتهم قطعنا ثلاثة أوضاح ونصف الوضح، والوضح الواحد عبارة عن اثنتي عشرة ساعة، وعادة ربابنة السفن الشراعية أنهم يقدرون لسير السفن في هذه المنطقة الواقعة من رأس الخير إلى رأس حافون ثلاثة أوضاح، أي ستاً وثلاثين ساعة، إذا كانت الأرياح مناسبة، والسير مستمراً بدون عائق، وهي السفن الشراعية ذات الأشرعة العديدة الكبيرة، ويعتمدون في ذلك على إرشادات رجال الملاحة البحرية، ومنهم القبطان (باطايع).

تناولنا طعام الفطور ونحن ما زلنا سائرين في نجم الناقة المطلعي، واقترح الأخ عامر تغيير خط السير، وقال: إن المسافة التي قطعناها في المحيط لم نشاهد فيها البر، ولا الجبال، لم نشاهد غير السماء والماء، وعلينا أن نطلب البر؛ لنعرف أين نحن بالضبط، ولنطمئن على خط سيرنا؛ لأننا نخشى أن نجتاز رأس حافون وندخل غبة سوقطرة، ونهلك، وإن طلبنا للبر يجعلنا نطمئن ونرتاح أكثر. فوافقنا جميعاً، وفي الساعة التاسعة صباحاً حوّلنا المجرى، ومسكنا بين نجم الناقة ونجم النعش المطلعي.

كان البحر هادئاً، وقمنا بإصلاح ما يلزم إصلاحه، وتعهد أدوات الشراع والحبال، وكنا جميعاً نعمل بنشاط، عدا الأخوين عامر وبن عروة اللذَين جعلناهما يأخذان قسطاً أكثر من الراحة؛ لأننا سنعتمد عليهما ليلاً؛ ولاتجاهنا صوب الشاطئ الذي نخشاه.

في الساعة الحادية عشرة والنصف ظهراً كان مركزنا تسع درجات وأربعاً وعشرين دقيقة (عرض)، والطول كان خمسين درجة، وثمانياً وأربعين دقيقة، وهذا يجعلنا في محاذاة الطرف الشرقي من رأس معبر ونهاية الخزائن، وأقرب إلى رأس حافون.

في الساعة الواحدة غيرنا خط السير إلى نجم (النعش المطلعي) بدلاً مما بين الناقة والنعش، وأصبح خط سيرنا نجم النعش المطلعي، وقد عادت الريح شديدة والأمواج عالية، والسير عسيراً ومتعباً، وجميعنا متعبون للغاية، وكانت الأمواج عالية تضرب الجانب الأيسر من القارب، وأحياناً من الخلف، وتتكسر على أرجلنا، وأحياناً على ظهورنا وصدورنا، ويسيل الماء ورذاذه على أجسامنا، وعلى ما لدينا من أدوات، والبلل في كل مكان، وكان قاربنا مسرعاً، وكان الأخ بن عروة متولياً قيادة الدفة، وبقية الإخوة كانوا يتناوبون على نزف الماء الذي يتكسر من الأمواج داخل القارب، وفيهم من يراقب حركات الشراع والحبال، وتناولنا طعام الغداء، وكان من التمر فقط؛ لأننا لم نتمكن من الطبخ؛ لشدة الريح والموج، وتأرجح القارب، وفي الساعة الثانية استلم النوبة الأخ عامر، لا تزال الريح بالغة القوة، تسوقنا صوب الشاطئ، والبحر بارداً للغاية، وأبصارنا مفتوحة لعلنا نشاهد قمم الجبال؛ لنتعرف عليها.

وكل ما كان يهمنا هو أن نعرف رأس حافون قبل غروب الشمس، وقررنا إعطاء جائزة لأول واحد منا يستطيع مشاهدة البر قبل غيره من الإخوة، وبقينا جميعاً نتحفز للرؤية، وكان البحر صافياً، غير أن الريح لا تزال شديدة، والموج مرتفعاً.

في الساعة الثالثة مساءً قال الأخ سالم سعيواد أنه يشاهد (يهام)؛ إما أن يكون برّاً أو سحاباً، فضحك الإخوة، وقالوا له: أنت تريد أن تسبق لأخذ الجائزة، وبقي الإخوة يتبادلون النكات وأنظارهم متجهة صوب الشاطئ، لعلهم يشاهدون شيئاً، في حين كان قاربنا (المستهل) يقطع المحيط سائراً بسرعة في اتجاهه المرسوم.

والأمواج بدأت تخف، والبحر يهدأ بعض الشيء، والريح لا تزال شديدة، وهذا يساعد أكثر على سرعة السير، وفي الساعة الرابعة بدأت تظهر قمم الجبال المرتفعة، ولكننا لم نتمكن من معرفتها؛ لبعد المسافة، وعدم الوضوح الكامل، وفي الوقت نفسه طلب الإخوة من الأخ سالم قرعان أن يتكرم بتحضير مزيد من الشاي العصملي (زائد سكر) على حد قولهم، حيث مرت علينا فترة طويلة لم نتذوق فيها طعم الشاي، وفي الوقت نفسه طلب الأخ سالم سعيواد تسليمه «الجائزة»؛ لأنه هو أول من شاهد معالم البر، فوافق كل الإخوة على طلبه؛ لأنه مستحق لها، وكانت الجائزة (عمامة) قدمها له الأخ سالم سعيد.

زهاء الساعة الخامسة والنصف، وقبل غروب الشمس، بدت الجبال واضحة، وكانت رغبتنا التعرف والتأكد من رأس حافون؛ لأنه هو رأس الجبل الذي نحن نخشاه، ونعلق أملنا في رسم خطوط سيرنا بعد أن نجتازه، وبقي الإخوة في حديثهم يشيرون إلى جبل ممتد في البحر، يقع على الجهة الشرقية أمامنا، وبعد الجدل أكد لنا بن عروة وسعيواد معرفتهم لرأس حافون، وأشاروا إلى معالمه المعروفة لديهم من قمم بارزة وتعاريج، وتأكدنا جميعاً من أنه رأس حافون، فارتحنا وحمدنا الله الذي ساعدنا في رحلتنا الطويلة في خلال المياه المهجورة، في ذلك الوقت الذي تحركنا فيه من رأس الخير

مرفأ أيل، ولم نشاهد سفناً شراعية ولا بخارية، وكنا مَسوقين بقوة الريح، وكانت عناية الله تلازمنا في قاربنا الصغير.

وفي الساعة السابعة مساء نكون قطعنا أربعاً وخمسين ساعة - وهي عبارة عن أربعة أوضاح ونصف الوضح - منذ قيامنا من مرفأ أيل.

كان الجو هادئاً يكاد يخلو من الريح تماماً، والقارب يتمايل بخفة قليلة بفعل الموج الرقيق، وكان التيار قويّاً تجاه الشاطئ وفي اتجاهنا المرغوب، فتركناه يقودنا وتناولنا طعام العشاء، وبقينا نحتسي أكواب الشاي، وكان الحديث جارياً بيننا في توزيع النوبات؛ لأننا متجهون صوب الشاطئ، وكنا نتناقش حول ما يترتب على ذلك من أخطار قد نتعرض لها في ظلام الليل، ويحدونا الأمل أن نجتاز رأس حافون بسلام إلى جانبه الشرقي، وهذا يتوقف على السهر واليقظة وضبط المجرى.

وفي الساعة العاشرة مساءً عادت الريح شديدة، والطقس بارد، والليل مظلم، والأمواج عالية، والسير متعب، ومرّت لحظات حرجة ومخيفة؛ بسبب خوفنا من الشاطئ الذي نحن متجهون إليه، وكانت الدفة بقيادة الأخ عامر، ولم تغمض أجفاننا جميعاً؛ حرصاً على مشاهدة كل ما يعترض طريق سيرنا، وأننا نسير في خط سليم من كل المعوقات، لنجتاز رأس حافون إلى جانبه الشرقي، وكنا نشاهد من بعد نور المصباح الواقع في رأس حافون، ذلك المصباح الذي يعطي إشارة لكل المارة في المحيط ليلاً؛ للتعرف على موقع رأس حافون؛ ليتجنبوه وليعرفوا خطوط سيرهم أثناء الليل، وهكذا كانت الساعة الثانية عشرة ليلاً، عندما تسلم قيادة الدفة الأخ بن عروة، في وقت كنا جميعاً متعبين من شدة البرد، وكل واحد منا جالس القرفصاء في

مكانه، ومن شدة التعب كان النوم يداعب أجفان كل واحد منَّا، وكنا ننام ونحن جلوس متعبون، وفينا قائد الدفة.

أخطر لحظة:

انحرف القارب عن خط السير انحرافاً بسيطاً إلى الجهة الغربية من رأس حافون، صوب الشاطئ الغاضب المخيف، وكنا جميعاً في غفلة السبات والنعاس المتقطع، وفينا قائد الدفة ابن عروة.

وفي ذلك الوقت، صحوت على صوت أشبه بالصفير، ومثل هذا الصفير يحدث عندما تهب الريح من عدة جهات؛ تارة من الجنوب، وتارة من الشمال، وأخرى من الغرب، ومثلها من الشرق، في آن واحد، ويحدث مثل هذا بسرعة قوية وفي لحظات متقاربة، وعندما تكون الجبال على مقربة من السفينة، ومثل هذه الأرياح المتعاكسة، يسميها أهل البحر (شعوف)؛ جمع مفرده (شعف)، وذلك عند مرورها في شراع السفينة وحبالها، ومن شدة الصفير صحوت وناديت الإخوة، وقفزنا جميعاً من مكاننا، وكان الشراع قد التصق فجأة في دقل القارب، وهذا يسبب انقلاب القارب بسرعة إذا ترك الشراع لاصقاً في الدقل، وكانت الريح شديدة السرعة؛ فجعلتنا في وسط الكارثة[1].

كانت الساعة الثانية بعد منتصف الليل، والجو موشحاً بالضباب، وإذا

---

(1) معظم الحوادث البحرية تأتي غالباً من غفلة قائد الدفة بنوم أو غيره، ولهذا تسمع الربابنة في مؤلفاتهم يقولون: واحذر غفلة السكوني؛ لأن سلامة السفينة بمن فيها متوقفة عليه كما هو الحال اليوم في سائق السيارة.

بنا نشاهد الجبل على مقربة منا، ولم يكن بيننا وبين الجبل سوى عدة أمتار، وكان المنظر مفزعاً ومخيفاً للغاية، وأيقنا بالهلاك، فصحت: يا لطف الله، القارب سوف يصطدم بالجبل من قوة الأمواج الرهيبة التي أصبحنا بينها، أو كما يقول أرباب السفن: فنحن بين (الصفّاقتين)؛ ويقال ذلك عندما تكون السفينة واقعة بين موجتين؛ موجة تأتي من البحر ثم تتكسر على مرتفع الجبل، وتعود منه موجة أخرى وتصطدم بموجة آتية من البحر، حيث تكون السفينة بين الموجتين، وبينما نحن على تلك الحال صاح الأخ عامر: أنزلوا الشراع بسرعة، وركبوا المجاديف. وقام الأخ سالم سعيواد بسرعة، وقطع حبل الشراع بسكين كانت في يده، وسقط جزء من الشراع في البحر، وبقي جزء منه داخل القارب، وأخذ أربعة منا يجدفون بالمجاديف لجر القارب وإبعاده عن الجبل، إلا أن البحر كان هائجاً كالمجنون، والرياح تعصف بنا محاولة جرنا إلى الجبل، وكنا نحاول الابتعاد عنه ما أمكن مجذفين، ولكن الرياح العاتية جعلت قاربنا يقف كالحصان الذي يداه في الهواء، وكانت أدواتنا تتساقط عند ارتفاع القارب إلى الأعلى من كبر الموج، وأخذنا نجدف بقوة كي لا يصطدم القارب بالجبل؛ فينكسر ونهلك، محاولين رفع معنوياتنا بأغانٍ تدل على النجاة والإنقاذ، أو نرتل الأناشيد الدينية؛ لننعش بها نفوسنا، ونبعث فيها الإرادة والعزم.

وتناوبنا على جر القارب للابتعاد عن الجبل، والأمواج عالية ذات رؤوس بيضاء، تتزاحم علينا كأنها تريد التهامنا في كل لحظة، ولا يستطيع أحد النظر إلى مجرى تلك الأمواج المرتفعة وهي آتية إلينا، أو يستطيع أن يحدق في مجرى وهادها العميقة عندما تنحدر من على سطحها؛ لنخلص أنفسنا من هلاك محقق، وليل مظلم، وقد أصابنا الوهن والتعب، إلا أننا كنا

نقاوم ذلك كله؛ خوفاً من الغرق.

وفي الساعة الرابعة والنصف صباحاً استطعنا جرَّ قاربنا، والابتعاد به إلى أعالي البحار، وأن نجتاز الخطر، بحيث أصبح رأس حافون على مسافة بعيدة عنا إلى البر، وكنا نشاهد نور المصباح الواقع على قمة رأس حافون على مسافة بعيدة عنا إلى جهة البر، ونحن في أعلى البحر، وفي تلك اللحظة حمدنا الله على السلامة، وفينا من ذرفت دموعه من شدة الفرح، بعد أن أيقنا بأننا تجاوزنا الخطر الذي كان محدقاً بنا جميعاً قرابة ثلاث ساعات، عشناها وكأنها ثلاث سنوات.

نتيجة أخطاء

قد يسأل القارئ عن السبب الذي كلفنا كل تلك الأتعاب التي تعرضنا لها، وما لقينا في ساعات محدودة كادت تسوقنا إلى النهاية، لولا عناية الله ولطفه.

في حقيقة الأمر أن قائد الدفة قد غفا فترة من الوقت؛ مما أدى إلى انحراف في خط السير إلى الجهة الغربية من رأس حافون؛ وهي الجهة التي تهب فيها ريح الشمال بقوة متناهية، فاقتربنا من الجبل، فحدث لنا ما حدث، والمفترض أن نجتاز رأس حافون إلى جانبه الشرقي، وسقوطنا في جنبه الغربي وعلى مقربة من الجبل كان هو عين الخطأ، وكان السبب في كل ما لقيناه من أتعاب.

هذا ما أشار إليه القبطان الشهير با طايع، محذّراً ربابنة السفن من منطقة الخزائن ورأس حافون بالذات؛ حيث قال في منظومته الأولى، في الفصل الرابع من البيت السابع:

....

مــول الـــدرك وانــتـبــه لــه لا ينام

ما نبه إليه با طايع قد حصل معنا؛ حيث غفا السكوني وغفونا معه ولم ننتبه، فكان الخطأ مشتركاً.

بعد العسر يسر، والتعب بعده نعيم:

بعد اجتيازنا منطقة الخطر، وبعد أن عادت الطمأنينة إلى نفوسنا، قمنا ننزف المياه التي تجمعت وسط القارب، ولما تفقدنا أدواتنا وجدنا بعضها سقط في اليم، أما البوصلة البحرية - أي: الديرة التي كنا نضبط خطوط سيرنا بواسطتها - فقد غمرتها مياه البحر، ولم تعد صالحة للاستعمال، ولكننا لم نأسف عليها؛ لأننا نعرف تماماً الطريق التي سوف نمر بها، والخط الذي ينبغي علينا اتباعه، وإن كانت المسافة لا تزال بعيدة، والطريق لا يزال شاقاً، فعلينا أن نقطع المحيط من الساحل الصومالي بشرق أفريقيا، إلى الساحل العربي في الجنوب اليمني.

الساعة السادسة من صباح الثامن من أيلول:

نحن الآن فوق رأس حافون بالضبط، وفي الخط الصحيح، ومركزنا الدرجة العاشرة والدقيقة التاسعة والعشرون عرضاً. والدرجة الواحدة والخمسون والدقيقة السابعة والعشرون طولاً، ومدة سيرنا منذ قيامنا من مرفأ أيل ست وستون ساعة، عن خمسة أوضاح ونصف الوضح، أما خط السير من رأس حافون إلى رأس عصير فسيكون نجم (الجاه)؛ لأن الخط جاهي.

وفي الوقت نفسه قمنا بتفقد الشراع الذي بللته مياه البحر، وظهر لنا فيه بعض التمزق في أطرافه، فقمنا بفصل بعض الأجزاء الممزقة منه، وأبقينا ما هو صالح. وفي السابعة صباحاً رفعنا شراع قاربنا، ولما كانت البوصلة غير صالحة، قررنا أن يكون سيرنا على مقربة من الشاطئ، واضعين في حسابنا رأس عصير وامتداده داخل البحر، وأجزاءه الصغيرة المغمورة بماء البحر،

التي تمثل خطراً على السفن إذا اقتربت منه، ولكن بالنسبة لنا لا نخاف تلك الأجزاء والقطع والصخور المغمورة بماء البحر؛ لأن قاربنا صغير، ويستطيع المرور عليها وبجانبها دونما خوف، وسار قاربنا الصغير في طريقه المرسوم، وعلى مقربة من الشاطئ، وكانت الريح هادئة، والبحر أهدأ بكثير، وبدأنا نشعر بالتعب والجوع، وكنا جميعاً هادئين مرتاحين، فرحين بالسلامة بعد التعب الذي مر علينا في تلك الليلة القاسية، وقاربنا يطفو على نحو أفضل، وطلب الإخوة من سالم قرعان القيام بمهمته التي طال انتظارهم لها؛ وهي تحضير الشاي سريعاً، ثم طبخ الغداء مباشرة.

وبعد لحظات اصطفت أكواب الشاي المفضلة، وبقينا نحتسي الشاي، ونأكل من الخبز الجاف الذي مرت عليه أيامٌ، وهو مصبوغ ومبلل بماء البحر، ولكنه كان لذيذاً وشهياً.

وفي هذه الأثناء طلب الإخوة من سالم قرعان أن يلطف الجو بنكتة من نكاته المعروفة، فضحك، وسألوه: ما الذي يضحكك؟ فقال: كنت أتصور موقف البارحة عندما كنا نجر قاربنا بالمجاديف، ونحن عراة واقفين، نجذف بسرعة كبيرة بعد أن تساقطت عنا ملابسنا، وهذه الحركات السريعة جعلت خُصانا أشبه ما تكون بمؤشر الساعة يتأرجح يمنة ويسرة، أو كأنها تعطي إشارات استغاثة؛ لإنقاذنا مما نحن فيه. فضحكنا جميعاً من تلك الصورة المتخيلة، وكنا كلما خطر على بالنا ذلك المنظر عدنا للضحك ثانية.

وفي تلك الأثناء كان قاربنا يسير إلى رأس عصير بسرعة طيبة، وريح مناسبة، والبحر هادئ، وعامرٌ على الدفة.

فكرة مفيدة:

فضل الأخ عامر دخولنا أحد الموانئ الصغيرة الهادئة؛ إما ميناء قرية عصير، أو ميناء وريقة السماء. وهذه القرى تقع على الشاطئ الشرقي، وموانئها شرقية، وبحرها هادئ للغاية، لا سيما في أيام ريح الشمال، وقال: نحن بحاجة إلى تفقد أدوات قاربنا، ونأخذ قسطاً من الراحة، ونشتري ما يلزمنا من حاجيات، قبل دخولنا المحيط الواقع بين الشاطئ الصومالي والشاطئ العربي. فقبل الإخوة الفكرة واستحسنوها، واخترنا الدخول إلى ميناء (وريقة السماء)؛ وهي قرية صغيرة تقع على الشاطئ شمال رأس عصير، وعلى بعد عشرة أميال تقريباً إلى الجهة الشمالية الغربية من رأس عصير، ومرفؤها صالح لرسو السفن.

واستمر سيرنا، وكانت الساعة العاشرة من صباح يوم الثامن من أيلول، حيث قام الأخ سالم بطبخ الغداء، وقاربنا يمشي بسرعة لهدوء البحر، والريح طيبة ومناسبة، وفي حوالي الساعة الواحدة تناولنا طعام الغداء، ونحن مرتاحون، وأخذ بعضنا غفوة من النوم لفترة قصيرة، حيث النسيم العليل يهب علينا، ويزيد القارب سرعة، وجميعنا في صحة جيدة، ولكن هذه الريح توقفت في حوالي الساعة الرابعة مساءً، وكان البحر هادئاً وصافياً، وكنا على الشاطئ قرب اليابسة عندما شاهدنا بعض الأسماك الصغيرة قريبة منا، وسمكة أخرى كبيرة، ممتدة زعانفها فوق الماء، تعبر أمامنا.

فأدرك الإخوة أن هذا المكان مليء بالسمك، ولما كانت أدوات الصيد جاهزة عندنا، رأينا أن نصطاد السمك؛ حيث كان البحر هادئاً والجو مناسباً، فأنزلنا الشراع، وألقينا المرساة، وأخذنا باصطياد السمك، وهكذا

شرع الإخوة يضعون قطعاً من اللحم الجاف في سنانير الصيد، واستمروا يصطادون، وبعد فترة قصيرة جمعنا أعداداً لا بأس بها من الأسماك، من النوع الذي نسميه (البصرعة).

وفي حوالي الساعة السابعة مساءً رفعنا الشراع على قاربنا، وقررنا الابتعاد عن الشاطئ بعض الشيء؛ لحلول الليل، ولنتفادى أخطار القطع الصخرية التي قد تعترضنا في سيرنا إذا نحن بقينا نسير على الشاطئ، وقام الإخوة بتقطيع الأسماك، وتَمْلِيْحِها لحفظها، وقام الأخ سالم بطبخ ما يكفي للعشاء مع الأرز، وقاربنا سائر في طريقه، وبدأ الليل يسدل علينا ستاره، والبحر هادئ، والريح طيبة، والسحب خفيفة. وتناولنا العشاء بشهية وفرح ونحن مرتاحون.

خط السير:

لقد قلت: إن البوصلة البحرية التي كنا نهتدي بها أصبحت غير صالحة، وليس لدينا وسيلة نهتدي بها في السير، ونتعرف منها على المجاري والخطوط، ولكننا لسنا قلقين؛ لأننا نعرف تماماً أن مجرانا وخط سيرنا في هذه المنطقة هو نجم الجاه، ونحن نستطيع التعرف على هذا النجم ليلاً في الأفق، ونعرف موقعه من بين تلك النجوم المتلألئة، أما نهاراً فسنكون في سيرنا معتمدين على عقولنا في التقدير والتخمين، وفعلاً استطعنا التعرف على نجم الجاه، ورصدنا خط سيرنا فيه إلى رأس عصير، ومرت ليلتنا هادئة، وكل شيء على ما يرام.

يوم التاسع من أيلول:

في الساعة السادسة من صباح يوم التاسع من أيلول كنا على مقربة من رأس عصير، نشاهده واضحاً أمامنا، وكانت الريح هادئة، وقاربنا سيره بطيء، وتناولنا طعام الإفطار والشاي، ونحن فرحون بمشاهدتنا رأس عصير، الذي نود أن نجتازه بسلام، ومركزنا 11 درجة و59 دقيقة عرضاً، و51 درجة و21 دقيقة طولاً.

الفُوْلة:

أسطورة من أساطير بحارة السفن، يتخذونها عند مرورهم على رأس عصير، بحيث يقوم البحارة بجمع شيء من الحبوب ويرمونها على رأس عصير؛ حتى لا يعوقهم عائق عند مرورهم بالقرب من رأس عصير، وفعلاً قام الإخوة بجمع حبوب من التمر والخبز وقطع من اللحم، وجمعوا كل هذا في سلة صغيرة استعداداً لرميها في البحر عندما نقترب من رأس عصير، وهكذا يفعل بحارة السفن عندما يكونون آتين من شرق أفريقيا، ويسمونها (الفُوْلة) لاعتقادهم أن رأس عصير يسكنه الجان والعفاريت، وإذا لم يهدوا إليهم شيئاً مما لديهم فقد لا تستطيع السفينة المرور من رأس عصير بسهولة، وقد تعاكسهم الأرياح وموج البحر ما لم يدفعوا الفُوْلة، التي هي أشبه برسم المرور في نظرهم، وهذه أسطورة يتخذها بحارة السفن الشراعية لعدد من رؤوس الجبال الممتدة داخل البحر؛ مثل: رأس فرتك، ورأس حافون، ورأس عصير، وبعض الجزر التي تقع في خطوط السير بالنسبة إلى السفن

الشراعية[1].

وفي الساعة الواحدة بعد ظهر التاسع من أيلول مررنا على رأس عصير، وخلفناه وراءنا، وحمدنا الله على السلامة، وقام الإخوة برمي الفولة وهم يغنون ويضحكون من شدة الفرح، وقاربنا الصغير سائر في طريقه، وأخذنا نقترب إلى الشاطئ شيئاً فشيئاً؛ حيث كنا نودُّ الدخول إلى ميناء مدينة وريقة السماء - كما تقرر - لنرتاح من أتعاب السفر، ولإصلاح ما يلزم إصلاحه في قاربنا الصغير، وشراعه الممزق.

وريقة السماء:

اسم لقرية تقع شمال رأس عصير، وعلى الساحل الصومالي الشرقي، وهي من المناطق التي يحكمها الاستعمار الإيطالي في ذلك الوقت، وسكانها من إخوتنا الصوماليين، المعروفين بمجرتين، وقبيلة صواخ رون تسكن هذه القرية، وهم من القبائل نفسها القاطنة في منطقة الرشاد التي سافرنا منها.

وفي الساعة الرابعة من عصر التاسع من أيلول كان قاربنا داخل الميناء، وما إن شاهدنا سكان القرية حتى تجمعوا على الشاطئ، فاقتربنا منهم ونزلنا إلى اليابسة، وأخبرناهم برحلتنا واتجاهنا، ومقصدنا من الدخول إلى هذه القرية، وتم التعارف بيننا وبينهم؛ لأننا كنا نتحدث اللغة الصومالية بطلاقة، فاستضافونا عندهم، وقاموا بمساعدتنا، ونقلوا كل أدواتنا من القارب، وجهزوا لنا مسكناً مدة بقائنا، وكان معظم مساكن القرية من الأكواخ، وقضينا

---

(1) قد كتبت عن هذه الأسطورة وأساطير البحارة ذات الإطار الغامض، وأوضحت الطرق التي يستعملونها في الفصل الخامس من كتابنا (القاموس البحري).

ليلتنا في ذلك الكوخ، وفي ضيافة إخوتنا الصوماليين، وكأننا بين أهلنا وأقاربنا، وفيهم الكثيرون من ذوي الخبرة الملاحية، وراحوا يسألوننا عن أحوال أقاربهم ومعارفهم الذين يقطنون المنطقة التي سافرنا منها، واستغربوا رحلتنا ومخاطرتنا في ذلك القارب الصغير؛ لقطع هذه المسافة الطويلة الخطرة، وعدّوا سفرنا هذا مجازفة، وقالوا: إن الله قد حفظكم طيلة هذه المسافة، وهو الحافظ لكم فيما تبقى من رحلتكم لقطع المحيط. وقضينا ليلتنا مرتاحين، ونمنا نوماً عميقاً، بعد أن تناولنا عشاءً دسماً من اللحم والأرز والشاي في ضيافة إخوتنا الصوماليين.

وفي صباح يوم العاشر من أيلول قمنا بتفقد قاربنا، وشراء بعض القطع من القماش لإصلاح شراع القارب، وساعدنا بعض أفراد القرية من ذوي الخبرة بهذا الشأن، وأمضينا يومنا في إصلاح القارب، وشراء مستلزمات ما تبقى من الرحلة.

وجاء الليل، وبتنا مرتاحين في ذلك الكوخ المعدّ لنا، وأمضينا ليلتنا نتسامر مع إخوتنا الصوماليين.

وفي صباح يوم الحادي عشر من أيلول، وبعد أن كنا قد جهزنا كل حاجات سفرنا، قررنا الانطلاق في رحلتنا من ميناء وريقة السماء عصراً، وقد أهدى إلينا بعض إخواننا الصوماليين عبوة مليئة بالسمن واللحم المقطع قطعاً صغيرة؛ يسمونها (القوارم). فشكرناهم على صنيعهم، وحسن ضيافتهم لنا، وليس هذا بالغريب منهم؛ فإخواننا الصوماليون معروفون بالكرم والسخاء.

وفي الساعة الرابعة من عصر ذلك اليوم رفعنا شراع قاربنا بعد الوداع. نحن الآن في طريقنا لقطع المحيط من الساحل الصومالي شرق أفريقيا، إلى

الساحل العربي جنوب اليمن.

الطريق الصحيح:

نود أن يكون سيرنا من المحيط إلى رأس با غشوة في ساحل الجنوب اليمني، وطريقنا الصحيح في البوصلة البحرية هو أن يكون سيرنا بين نجم الجاه، ومغيب نجم الفرقد، في هذا الخط سيكون خروجنا على ساحل قرية قصيعر، أو على رأس با غشوة، لمّا كانت البوصلة التي معنا غير صالحة، قررنا أن يكون السير ليلاً على نجم الجاه المعروف لدينا، والذي نستطيع معرفته من بين النجوم الساطعة ليلاً في الأفق، وهكذا سيكون رصدنا له ليلاً، أما سيرنا نهاراً فسيكون على التقدير، وليس هناك ما يجعلنا نخاف ونقلق بالنسبة إلى خط سيرنا في المحيط؛ لأن أغلبنا قد تجول مراراً في هذا المحيط عندما كنا نعمل في السفن الشراعية الكبيرة، التي يزيد حملها على المئة طن، والفارق هنا هو أننا الآن مسافرون في قارب صغير لا يزيد حمله على طن واحد في الأكثر، وفي وقت يختلف عن أسفارنا السابقة في السفن؛ فكنا نقطع المحيط في سفن كبيرة، وفي شهر تشرين الأول وما بعده حتى شهر أيار من كل سنة، وهو الوقت الذي تهب فيه ريح الأزيب (ريح شرقية) ونحن الآن في شهر أيلول، وفي وقت تهب فيه ريح الشمال في أعلى الدائرة الشمالية، وإن كانت هذه الريح قد تكون خفَّت حدتها، ولكنها بالنسبة إلينا في قاربنا الصغير تعتبر مرحلة خطيرة ومجازفة أخطر، مهما ضعفت الريح وهدأ البحر. وبعد أن رفعنا شراع قاربنا من ميناء وريقة السماء، بدأنا نبحر ويخالجنا شعور بالسعادة.

وفي حوالي الساعة السادسة مساءً غاب البر عنا، وأمسينا سائرين في المحيط، محاطين بالبحر من كل الجهات؛ فتحتنا ماء، وفوقنا سماء، وبدأ الليل يسدل ستاره، واتجهت أبصارنا إلى الأفق، وكلنا نبحث عن نجم الجاه في السماء من بين تلك النجوم المتلألئة، إلى أن تمكن الأخ سعيواد من تحديد نجم الجاه، فرصدنا به خطّ سيرنا وقد خلا الليل من الريح، والبحر هادئٌ، وتسامرنا معاً ونحن نحتسي أكواب الشاي حتى العاشرة، حينئذٍ تسلّم القيادة الأخ بن عروة، وكل نام في مكانه، وفي الساعة الثانية عشرة تسلّم منه القيادة الأخ سعيواد.

غلطة مضحكة:

بعد منتصف الليل، وفي حوالي الساعة الواحدة، هبت ريح شرقية أشبه بريح الأزيب، مصحوبة بالمطر، وليل مظلم، وسحب كثيفة غطت علينا نجوم السماء، وفيها نجم الجاه الذي نرصد به نحن خط سيرنا، بدأ الشراع ويضرب الدقل بشدة، يكاد يقلبنا، وعلى الفور قمنا بتحويل الشراع من الجانب الأيمن إلى الجانب الأيسر؛ لأن الريح شرقية، وبالطبع عند تحويل الشراع من جانب لآخر تدور السفينة دورة عكسية حتى تعود إلى مركزها وخط سيرها، وعلى هذا الأساس أدرنا شراعنا من الجانب الأيمن إلى الجانب الأيسر؛ كونها ريحاً أزيب، وتهب من الشرق إلى الغرب، قمنا بهذا وعيوننا تكاد تكون غافية من التعب، فلم نتبين شيئاً، وكل نام في مكانه، ولا يزال الأخ سعيواد قائداً للدفة، وبعد ساعة من هذه الحركة، وفي الساعة الثانية تسلّم القيادة الأخ عامر، في وقت بدأت النجوم تظهر في الأفق بعد مرور السحب، وبعد لحظات صاح الأخ عامر بقوله: غلطة يا جماعة! فقمنا

مذعورين، وبقينا نسأله عن الغلطة، فقال: انظروا إلى الأفق تروا نجم الجاه خلفنا، بدلاً من أن يكون في المقدمة، وعلى هذا الأساس فنحن عائدون من حيث أتينا إلى الساحل الصومالي، واتضح صحة ما قاله، وبسرعة قمنا بتحويل الشراع من الجانب الأيسر إلى الجانب الأيمن؛ لأن الريح ما زالت شمالية، وعندما تكون الريح شمالية وأنت متجه إلى الشاطئ العربي شمالاً، لا بد أن يكون الشراع في الجانب الأيمن.

أسباب الغلطة:

أحياناً تمر بعض السحب الخفيفة مصحوبة بمطر خفيف، وعند مرورها تهب ريح سريعة معاكسة لعدة دقائق أو ثوان، ثم تقف، ومثل هذه الريح يسميها بحارة السفن (مخال)؛ لأنها تهب من جهة ثم تنقطع، أو من عدة جهات في لحظات وتنقطع، وهذا لا يدوم كثيراً، ثم تعود الريح الثانية، وهذا هو ما حصل لنا، فاعتقدنا أن تلك الريح التي هبت ريح أزيب شرقية، فحولنا الشراع إلى الجهة اليسرى، بينما الريح لا تزال شمالاً، هذا كان السبب في الغلط، ولولا أن تنبه الأخ عامر لهذه الغلطة، لأتى علينا الصباح ونحن في الشاطئ الصومالي، وفي المنطقة التي انطلقنا منها، ولكن الله ستر.

صباح اليوم الثاني عشر من أيلول عام ألف وتسعمئة وواحد وثلاثين:

صحونا للإفطار، وكان البحر هادئاً، والريح ليست مزعجة، وقاربنا يسير، ونحن مرتاحون، وفي حوالي العاشرة صباحاً زادت حدة الريح، ولكننا نشعر بالسعادة؛ لأن الموج هادئٌ، والسرعة جيدة، وفي الساعة الواحدة ظهراً

تناولنا طعام الغذاء، وبعد ذلك أخلد بعض الإخوة إلى الراحة، وكانت قيادة الدفة بيد الأخ عامر، وكنت جالساً إلى جواره، ثم انضم إلينا الأخ علوي أحمد، وقال: ما رأيكما أن نقرأ قصة مولد النبي، وندعو الله أن يساعدنا على الخروج من هذا المحيط بسلام؟ فاستحسنا الفكرة، وفي الواقع هذه الطريقة يتبعها كل أرباب السفن الشراعية، وهي من العادة الجارية عندهم؛ فعندما يجتازون المحيط في ذهابهم إلى شرق أفريقيا أو العكس، وعندما يدفعون من الشاطئ، ويصبحون في عرض المحيط، يقومون بقراءة قصة المولد، ونحن الآن في عرض المحيط، وفي حاجة للدعاء؛ ليحل الحظ السعيد علينا، وعلى قاربنا الصغير.

وبعد أن صحا الإخوة من نومهم، وفي حوالي الساعة الرابعة، وبعد تأدية صلاتي الظهر والعصر قصراً، بدأنا قراءة قصة المولد، وكنا فرحين مسرورين مبتهلين إلى الله، والأخ سالم قرعان يدير أكواب الشاي والقهوة علينا، وما كان العصر ينتهي حتى انتهينا من قراءة المولد، وكلنا يشعر بالسعادة، والبحر هادئٌ، والريح جيدة.

أربع وعشرون ساعة:

مرت علينا أربع وعشرون ساعة منذ غادرنا ميناء قرية وريقة السماء من الشاطئ الصومالي، ويبدو أننا الآن في منتصف المحيط، ودخل علينا الليل، وقمنا بإضاءة الفانوس، كما هي عادة السفن، وأمورنا تجري بخير وسلام.

نجوم في الأفق ونجوم في البحر:

كان الليل مظلماً، وقاربنا يقطع السير بسرعة جيدة، وأثناء السير كنا نشاهد البحر يتألق خلف القارب، بأنجم براقة مضيئة، والناظر في السماء يشاهد تلك النجوم المتلألئة المضيئة، وقال بعض الإخوة: «نجوم في السماء، ونجوم في الماء».

وفي الواقع أن تلك الإضاءة التي نشاهدها في البحر هي الإضاءة الفوسفورية، التي تنجم عن حيوانات وكائنات دقيقة تعيش في تجمعات عظيمة على صفحات الماء، وينبعث منها ضوء جميل بالليل، فيضيء صفحة الماء، وهذه الظاهرة تبدو من آن لآخر في أنحاء متفرقة من المحيط الهندي، وتدل في أحوال كثيرة على تغيرات طبيعة الماء، بحارة السفن عندنا يعرفونها ويشاهدونها دائماً أثناء السير في المحيط في أوقات الليل، ويسمونها باللهجة البحرية (شبص)، وتسمعهم يقولون: البحر هذه الليلة (شبص)؛ أي: يضيء، ومرت علينا ساعات ونحن نتحدث وقاربنا سائر، وعندما بدأ النوم يداعب الأجفان، كل أخذ مكانه لينام، وبقي الأخ سعيواد على قيادة الدفة، يساعده علوي أحمد.

خطر مفاجئ:

في حوالي الساعة الواحدة بعد منتصف الليل سمعنا قائد الدفة سعيواد يوقظ الجميع من النوم، ويقول: هذه باخرة ضخمة آتية، ونخاف أن تدهمنا. فقام كل الإخوة مذعورين، والريح ليست بالغة القوة، وشاهدنا أنوار الباخرة، وكانت تسير في خط مطلعي، ويظهر أنها آتية من عدن، وهي في طريقها إلى الهند، وما يجعلنا نخاف منها هو أننا نقطع المحيط من الجنوب

إلى الشمال، بينما الباخرة تقطع المحيط من الغرب إلى الشرق؛ لوقوعها في خط سيرنا، ومن المحال أن يروا قاربنا الصغير في هذه الظلمة. هذه الأسباب كلها جعلتنا في حيرة وخوف من الهلاك، وما استطعنا عمله هو أننا رفعنا مصباحنا الصغير إلى رأس الدقل، نحاول أن تشاهد الباخرة نور المصباح، وهي محاولة يائسة، وبقينا ندعو الله السلامة، ومرت علينا فترة عصيبة، أيقنا فيها بالهلاك، وبذلنا كل ما في وسعنا لنظل بعيدين عنها، وبعد لحظات كانت الباخرة مارة أمام مقدمتنا في اتجاه شرقي، وعلى بعد مئتي ياردة تقريباً، وأحدث مرورها لقاربنا الصغير اهتزازاً وتمايلاً كاد يغرقنا؛ بفعل الموج الذي أحدثته أمامنا عند مرورها السريع، وحمدنا الله على السلامة منها.

بعد مرور الباخرة اطمأن الجميع، وأنزلنا المصباح الصغير من رأس الدقل، وعاد كل منا إلى مكانه، وحاول البعض أن ينام فيما تبقى من الليل، ولكن سالم قرعان لم يترك لنا فرصة، بإضفاء جو من المزاح علينا، وظل الجميع يضحك، ولم يغمض لنا جفن.

حفلة راقصة:

صحونا للإفطار صباح يوم الثالث عشر من أيلول، والبحر هادئٌ وصافٍ كالمرآة، وقاربنا الصغير يتحرك ببطء مع ريح خفيفة، وبعد أن تناولنا الفطور، وعند شروق الشمس وهي تنشر أشعتها الذهبية والفضية، ظهر لنا عدد كبير من فصائل الحيتان، وكان أحدها بالغ الجسامة، فاغر الشدقين، انتحى نحونا وهو يرفع الموج من كل جانب، ويخبط الماء أمامه زبداً، وطوله يزيد على خمسين قدماً، وارتفاعه عن سطح البحر أكثر من ستّ أقدام، ولا فرق بينه وبين الجزيرة

الصغير العائمة، أو كأنه قطعة أرض تتحرك، فإذا فغر فاه تجرع بحراً، وإذا نفث زفيره أصدر بحراً، ويرسل الماء عالياً، بينما قاربنا الصغير لا يزيد طوله على اثنتي عشرة قدماً، وارتفاعه عن البحر لا يزيد على قدم ونصف القدم.

وهنا علينا أن نسير بحذر بالغ؛ لئلا نصطدم بهذا الحوت؛ لأننا نعرف أن الاقتراب منه وهو غافل يكون خطراً، أما إذا كان صاحياً فلا خوف منه، وعادةً بحارة السفن عندما يشاهدون هذا النوع من الحيتان، يقومون بضرب الطبول والأتناك الفارغة، وتسمعهم يصيحون بقولهم: «سلطان البحر بعيد»، ويكررون ذلك؛ ليوقظوه من غفلته؛ حتى لا يضرب السفينة بزعانفه القوية وهو غافل في حالة مرور السفينة بجانبه، ونحن بدورنا قمنا بالعملية نفسها، قمنا بضرب الأتناك الفارغة الموجودة لدينا بصوت عال، وبقينا نضرب عليها دقات مستمرة، ونصيح ونكرر قولنا: «بعيد سلطان البحر بعيد»، ونزيد في دقات الأتناك الفارغة من أجل أن تحدث صوتاً مزعجاً؛ ليصحو سلطان البحر من غفلته، وحتى لا نصطدم به وهو غافل، وهكذا استمر الحفل الراقص حوالي ساعة أو أكثر، بعدها غاب عنا ضيف الشرف المحتفى به، وانتهت الحفلة، وذهب عنا الخوف، وعادت الطمأنينة إلى نفوسنا.

وبحارة السفن يسمون هذا النوع من الحيتان (سلطان البحر)، ويسمونه (الشوحط)، وتسميه كتب الأسماك (حوت العنبر)[1]، وهذا النوع يكثر في

---

(1) ويسمى حوت العنبر الذي يستخرج أو يخرج منه مادة العنبر التي قال فيها الصحابي ابن عباس: إن البحر يقذفه قذفاً على الساحل، وهي من أفخر أنواع الطيب وتباع بأثمان باهظة، وأشهره العنبر الشحري الذي يخرج على سواحل حضرموت من عدن إلى ظفار وقد قيل قديماً: إذا كنت طيباً فكن من عنبر الشحر، وذكر كثيراً في أشعار العرب منها قول الشاعر أبي الفتح كشاجم:

فلو كنت وَرْداً كنت وَرْداً مُضاعَفاً
ولو كنت طِيباً كنت من عَنْبَر الشَّحْر

المحيط الهندي، وقد شاهدت ما هو أكبر منه، عندما كنا نسافر إلى الخليج العربي في أعالي البحار في السفن الشراعية الكبيرة.

وسار قاربنا من الساعة التاسعة صباحاً يتمايل بفعل موجات رقيقة، واستمر ذلك حتى الساعة الحادية عشرة، حينها بدأت ريح الشمال الخفيفة تهب علينا، وتزيد من سرعتنا، وقاربنا يسير بسرعة جيدة، والريح تزداد شيئاً فشيئاً، ونحن فرحون، ونتوقع بين وقت وآخر أن نشاهد جبال الساحل العربي، وقد عرفنا أننا قريبون من البر عندما شاهدنا تلك الفصائل من الحيتان التي تكون على مقربة من البر، ولهذا بقينا على استعداد موجهين أبصارنا إلى الجهة الشمالية لخط سيرنا؛ لعلنا بين آن وآخر نشاهد الجبال.

في الساعة الواحدة تناولنا طعام الغداء، وبقينا ننظر لعلنا نشاهد الجبال، وفي الساعة الرابعة مساءً ظهرت بعض القمم الجبلية، التي هي أشبه بالغمام، وتأكدنا أنها قمم جبال، إلا أننا لم نتعرف عليها؛ لبعد المسافة، ودخل علينا الليل، ونحن سائرون طالبين الشاطئ.

وفي العاشرة مساءً كنا نسير ببطء لتوقف الريح، ولم نشعر بالنعاس أبداً من شدة الفرح من جهة، وخشية الاصطدام بالشاطئ من جهة ثانية.

وفي حوالي الساعة الثانية صباحاً خفت الريح، وعرفنا أننا قريبون من الشاطئ، بحكم الأمواج التي تأتي من الخلف، وفي الخامسة صباحاً شاهدنا الجبال، وعرفنا المنطقة التي أمامنا، ويسمونها (فشوط قصيعر)، وكانت قرية قصيعر أمامنا.

نهاية الرحلة:

صباح يوم الرابع عشر من أيلول، في الساعة السابعة صباحاً تناولنا الفطور، ونحن فرحون وحمدنا الله على السلامة، وفي الساعة التاسعة كنا على مقربة من ميناء قصيعر، وقررنا عدم الدخول إليه، واستحسنا مواصلة السفر إلى الحامي، وكانت الريح خفيفة ومناسبة، وشاهدنا عدداً من السفن الشراعية سائرة على الشاطئ، واقتربنا من بعضها للتعرف عليها، فعرفنا من بين تلك السفن سفينة صغيرة ناخوذها عبد الله عمر الكسادي، من أهالي الحامي، وهي ملك آل المحافيظ من المكلا.

بقينا سائرين بالقرب من الشاطئ، وفي الساعة الرابعة مساءً تجاوزنا رأس با غشوة، واقتربنا من رأس شرمة، وكانت الريح ضعيفة، والبحر هادئاً، واتفق الإخوة على النزول فيها لزيارة مشهد ولي الله (عمر المحضار)، وقراءة المولد هناك، كما هي عادة بحارة السفن الشراعية في الجنوب، عندما تأتي من شرق أفريقيا والخليج العربي، حيث يمرون بها، ويدخلونها لقراءة المولد، وبحكم هذه العادة اقتربنا من شاطئها، وأنزلنا شراع قاربنا، ونزلنا إلى الضريح لقراءة المولد والفاتحة.

وفي الساعة السادسة مساءً رفعنا شراع قاربنا في طريقنا إلى الحامي، ولكن الريح كانت ضعيفة، واستحسن الإخوة أن يكون دخولنا ميناء الحامي في الصباح؛ مستشهدين بالمثل القائل: «صابح المدن ولا تماسيها»، أو بالمثل القائل: «الصباح رباح». وهكذا قررنا أن نرسو على مقربة من ميناء الحامي، وفي المكان المسمى القارة البيضاء، وأن يكون دخولنا إلى ميناء الحامي صباحاً، وفعلاً تم ذلك صباح يوم الخامس عشر من أيلول.

وفي الساعة السادسة صباحاً رفعنا شراع قاربنا من المكان الذي بتنا

فيه، وفي الساعة السابعة صباحاً دخلنا إلى ميناء الحامي، وكان ساحل قرية الحامي مكتظاً بالصيادين الذين يستعدون لركوب البحر لاصطياد الأسماك، وأغلب سكان القرية يكونون موجودين على الشاطئ للنزهة، يشاهدون الصيادين وهم يركبون البحر في قواربهم الصغيرة، وعندما دخل قاربنا إلى الميناء واقترب من الشاطئ، كان صيادو القرية وغيرهم من السكان يشاهدون ذلك القارب الصغير، وهو ينزل شراعه، وعلامات السفر الطويل ظاهرة على أجزائه الخارجية، تلك العلامات التي هي من أعشاب البحر العالقة بأجزاء القارب من الخارج، وهي تدل على طول الرحلة.

وتوقفت حركة الصيادين وغيرهم للاستفهام والاستطلاع، وهم يسألون عن القارب وعمن فيه، ونزلنا من القارب والتقينا بالواقفين على الشاطئ، وحصل التعارف والمصافحة والعناق والفرح، وانتشر الخبر في القرية، واستقبلنا أهلنا وأصدقاؤنا استقبالاً رائعاً بالفرح، والتهاني بسلامة الوصول من تلك المغامرة الخطيرة التي قمنا بها.

قباطنة السفن:

في قرية الحامي كثيرون من القباطنة العارفين لشؤون البحر وطرقه ومجاريه، استمروا يسألوننا عن خطوط سيرنا، والمراحل التي قطعناها ومررنا بها، وبعد أن سمعوا ما شرحناه لهم قالوا: لقد قاومتم قوانين البحر والطبيعة، فحفظكم الله، والحمد لله على السلامة.

بداية الرحلة ونهايتها:

كان انطلاقنا من ميناء (أيل) على ساحل الرشاد شرق أفريقيا، في الساعة الثانية عشرة من صباح اليوم الخامس من أيلول، ووصلنا إلى ميناء قرية الحامي في الجنوب اليمني في الساعة السابعة من صباح يوم الخامس عشر من أيلول، استغرقت الرحلة أحد عشر يوماً؛ قضينا منها يومين في قرية وريقة السماء بالساحل الصومالي، وهما اليومان العاشر والحادي عشر، وتسعة أيام قضيناها في سير متواصل، قطعنا فيها من الأميال حوالي 700 ميل، وهي المسافة من منطقة الرشاد (رأس الخير)، إلى منطقة الساحل العربي في الجنوب اليمني بقرية الحامي. قطعنا هذه المسافة في ذلك القارب الصغير الذي يجد القارئ في هذا الكتاب صورة وصفية له، وصورة فوتوغرافية.

سؤال:

وبعد هذا بقي علينا أن نتساءل: هل أهالي قرية الحامي في حضرموت قد مارسوا تسيير السفن الشراعية قبل الإسلام ومنذ فجر التاريخ؟

وقبل الإجابة بنعم، علينا أن نتعرض لما جاء في المراجع الآتية:

– في كتاب ابن ماجد للمؤلف الدكتور أنور عبد العليم (صفحة 28، و 29، و41) قال: من المرجح أن عرب اليمن لهم صلات تجارية بحرية بالهند وبساحل إفريقيا الشرقية من قبل ظهور الإسلام بقرون، وكان الساحل الإفريقي عبارة عن ممالك صغيرة مستقلة، يحكمها سلاطين عرب من الشحر وحضرموت واليمن، وأن الساحل الواقع بين رأس جردفون على الساحل الإفريقي المقابل لجزيرة «سوقطرة» وموزمبيق جنوباً، كان هذا

الساحل ينقسم إلى إمارات صغيرة مستقلة، يحكمها ملوك وسلاطين عرب من حضرموت والشحر واليمن، وقد عرفوا الساحل الإفريقي كله تقريباً، وذلك قبل الإسلام بزمن.

وفي الفصل الرابع من الكتاب نفسه (صفحة 80) قال المؤلف: بلاد الشحر على الساحل الجنوبي لحضرموت، وكان سكان هذه البلاد منذ الزمن القديم ملاحين مهرة، وعلى صلات بسواحل إفريقيا الشرقية، وكذلك بسواحل الهند وأرخبيل الملايو. هذا ما قاله الدكتور أنور عبد العليم.

وعندما نراجع الناحية الجغرافية، نجد أن تلك المواقع التي أشار إليها الدكتور أنور لهي أقرب إلى ميناء الشحر بالذات، وأنّ موانئ سواحل حضرموت في الجنوب اليمني لهي أقرب إلى الساحل الإفريقي والموانئ الإفريقية التي أشار إليها الدكتور أنور، والتي لا يتيسر الوصول إليها في ذلك الزمن إلا عن طريق البحر، وبواسطة السفن الشراعية، ولمّا كانت قرية الحامي هي التي تمد مدينة الشحر بالسفن وبالبحارة الأقوياء منذ فجر التاريخ، فلا شك أن سفنهم في ذلك الزمن القديم وقبل الإسلام، هي الوسيلة للنقل إلى تلك السواحل والموانئ التي تحدث عنها الدكتور أنور.

ويحدثنا الكاتب أحمد حسين شرف الدين في كتابه (اليمن عبر التاريخ)؛ فيقول: لقد كان بحارة العربية الجنوبية أصحاب كفاية ودراية، وما زالوا ملاحين أكفاء حتى اليوم، ولم يكن من السهل على البطالسة إخراجهم من البحر أو إبعادهم عنه، وحاول أوليوس غاليوس في أوائل القرن الأول للميلاد غزو جنوب الجزيرة العربية بجيش قوامه 10،000 جندي، ثم من بعده البرتغاليون قبل أربعمئة سنة حاولوا إقصاء العرب عن تجارة الهند

وأفريقيا، ومنع سفنهم من الظهور في المحيط الهندي والبحر الأحمر، فباءت هذه المحاولات بالإخفاق والفشل.

وجاء أيضاً في الكتاب نفسه وبعض النصوص ما يلي: إن التصدير كان من مدينة الشحر إلى حوض البحر الأبيض المتوسط بواسطة ميناء غزة، وإلى الهند وشرق آسيا كان في عهد سبأ وحمير. هذا ما قاله الكاتب أحمد حسين شرف الدين.

والذي يعنينا من حديث الكاتب هذا هو أن مدينة الشحر كانت مركزاً مهماً للتصدير والاستيراد التجاري، وذلك في عهد سبأ وحمير، ومن الطبيعي أن التصدير من تلك الجهات وإليها في ذلك الزمن لا يكون إلا بواسطة السفن الشراعية، وأبناء الحامي هم القوة الرافدة لميناء الشحر بالنسبة إلى الشحن والتفريغ.

وبالنسبة إلى حوادث البرتغاليين ومحاولاتهم إقصاء العرب عن التجارة والهند، فقد أوضحنا في هذا الكتاب زمان ومكان بعض من تلك الحوادث التي تعرضت لها سفن أهالي الحامي بالذات، وقريتهم ومزارعهم من اعتداءات البرتغاليين، وهذه أدلة واضحة بالنسبة إلى أقدمية أهالي الحامي في الملاحة البحرية منذ فجر التاريخ.

ويحدثنا الكاتب الحضرمي الأستاذ محمد عبد القادر با مطرف في صفحة 12 و 13 من كتابه (الهجرة اليمنية)؛ فيقول: ولقد اتجه اليمنيون الجنوبيون إلى مصر برّاً، وإلى الهند وشرق أفريقيا بحراً؛ لتصريف منتجاتهم من النسيج وصناعة الحلي والأواني المزخرفة، ومركبات الروائح العطرية ومستحضرات البخور والصمغ، وليستوردوا من تلك الأقطار الأحجار

الكريمة والعاج والتوابل والأخشاب والقطن والقصدير، وبعض المواد الغذائية.

وكان الميناء الرئيسي لهذا التبادل التجاري اليمني هو الشحر، التي كانت تعرف حتى عام 112 ميلادي باسم (الأسعاء ALASA)؛ نسبة إلى الملك الذي أنشأها؛ وهو الملك (أسعاء)، الذي يعرِّفه البطالسة في ذلك الوقت باسم (ELEASOS) ملك أرض البخور (حضرموت)، فقد كانت المنتجات الحضرمية ترد إلى الشحر من شبام – التي كانت تمثل مركز التوزيع التجاري لحضرموت في الداخل – لترحيلها إلى الأسواق الخارجية.

وكان اليمنيون الجنوبيون يحملون هذه السلع الحضرمية على سفنهم، وقد أغرتهم بعض الأقاليم التي يرتادونها بالبقاء فيها فترات، أو بالاستقرار بها بصورة دائمة، وعمل اليمنيون الجنوبيون في نقل السلع على أسطولهم التجاري الكبير بين موانئ التصدير وموانئ الاستيراد، واحتكروا – أو كادوا – صناعة التفريغ والشحن في تلك الموانئ؛ لذلك امتد نشاط هجرتهم إلى جزيرة هينان الصينية، وإلى البصرة، وإلى إقليم ناتال في جنوب أفريقيا، وإلى جزيرة تيمور في جنوب شرق آسيا، وإلى خليج السويس، وكانت السفن اليمنية تنقل الجزء الأكبر من سلع الهند إلى البصرة لترحل إلى حلب، وتنقلها من الهند إلى السويس لترحل إلى البندقية، وبالرغم من التدخل البرتغالي العنيف الذي يعترض سبيل أساطيلهم البحرية التجارية في القرن السادس عشر الميلادي، فإنهم ظلوا يواصلون تلك الخدمة الملاحية الهامة في وجه الأخطار المحدقة، في حركات موسمية منتظمة على سفنهم الشراعية، وقد بلغ الحضارمة ذروة المجد في الملاحة بين عامي 1845م، و1855م، حين احتكرت مراكب الحضارمة ملاحة الموانئ، ومنذ ذلك الحين بدأت

مراكبهم الشراعية في الانحطاط؛ بسبب منافسة السفن البخارية والأوربية.

ويحدثنا أيضاً الأستاذ با مطرف في مقدمة له لكتاب (القاموس البحري)؛ يقول في تلك المقدمة ما يلي:

لقد كانت قرية الحامي ذات التاريخ الملاحي الغني بالخبرة والدراية منذ فجر التاريخ رافداً لميناء الشحر، تمدها بالبحارة الأقوياء المغامرين، وبقيت الحامي تصارع الزمن، في حين انهارت الشحر تحت وطأة عرام الزمن وأفاعليه الاقتصادية، وفي مقدمة الأسباب التي مكنت الحامي من هذا الصمود المرموق حقيقة ظاهرة لا سبيل إلى نكرانها؛ وهي أن أهالي الحامي لم يفسدهم الرخاء المجلوب من الخارج كما أفسدنا نحن أهالي الشحر، ولم يتخذوا من الهجرة ملاذاً لهم يحتمون له من تقلبات الدهر كما فعلنا نحن أهالي الشحر، ولكنهم ظلوا ثابتين راضين بالميسور من العيش في ميدانهم البحري المترامي الأطراف، كانوا يقضون تسعة أشهر من كل سنة بحرية يجالدون الأمواج والعواصف في أعالي البحار، ويقضون ثلاثة أشهر في قريتهم للاستجمام والتهيؤ أيام هبوب الرياح الموسمية، وأيام التغاليق؛ أي: إغلاق البحر في أوجه السفن الشراعية بين حزيران ومنتصف شهر آب، ولا يطيق أبناء الحامي الابتعاد عن بلدهم المنعش المرح مهما كانت إغراءات المهاجر؛ إذ لم يكن هناك ما يحملهم على استيطان حمى طيلة أيام العام البحري، غير الحامي المحتمية، كما قال عنها ملاحهم الشهير سعيد سالم با طايع صاحب المنظومة البحرية المعروفة، وإذا عنّ لنا أن نطلق على أحد الحضارمة وصف أبناء التربة الطيبة الملتصقين بها، فأهل الحامي – لعمر الحق – هم أول الحضارمة أحق بهذه التسمية التكريمية.

هذا بعض ما كتبه وقاله الأستاذ محمد با مطرف عن أهالي الحامي، والأستاذ با مطرف هو من أبناء حضرموت، وكاتب قدير ومعروف بخبراته وبحوثه التاريخية وأدبه الجمّ، ويعد في الصف الأول من أدباء الجنوب، وله عدد من المؤلفات؛ منها: كتابه (الشهداء السبعة)؛ وهو كتاب تاريخي تحدث عن مدينة الشحر، وما تعرضت له من حروب على يد البرتغاليين، وأعطى فيه صورة تاريخية واضحة عن الذين استشهدوا في تلك المعارك من أبناء الشحر.

وفي هذا الكتاب تحدث عن قرية الحامي وأهلها، وما لهم من خبرة ملاحية، وما لهم من علاقة في تلك القضية التاريخية.

ومنها كتابه (شخصيات لا تنسى)، وفي هذا الكتاب تناول الأستاذ با مطرف عدداً من قباطنة الحامي الذين لهم شهرة في فنون الملاحة البحرية، وأعطاهم ما يستحقونه من ثناء وتقدير لخبراتهم البحرية في فنون الملاحة.

وكتابات الأستاذ با مطرف هذه تعد وثائق لها أهميتها التاريخية، ولنا أن نفخر بها، وبدلالتها الواضحة على مدى تقدم أبناء الحامي في فن الملاحة البحرية، وتسييرهم للسفن الشراعية في جنوبنا اليمني من فجر التاريخ وقبل الإسلام.

وأما كتابه (الرفيق النافع، على دروب منظومتي الملاح با طايع)، فقد تناول فيه منظومتي با طايع اللتين أشرنا إليهما في كتابنا هذا، وقد قام الأستاذ با مطرف بتدوينهما وشرحهما، وخصص لهما هذا الكتاب الذي يعد وثيقة تاريخية، تثبت ما يتمتع به أهالي الحامي من خبرات تاريخية في فنون الملاحة البحرية.

وإذا رجعنا إلى المراجع التي استقينا منها هذه المعلومات، ورجعنا إلى الجزء الثالث من (تاريخ العرب قبل الإسلام) للدكتور جواد علي العراقي، وأيضاً إلى كتاب (اليمن) للأستاذ محمود كامل الحامي، نستطيع القول بكل تأكيد: إن سكان قرية الحامي من فجر التاريخ وقبل الإسلام، كانوا يشكلون قسماً كبيراً من بحارة السفن التجارية الجنوبية التي كان مركزها الرئيسي بالشحر، والتي كانت تعرف في عهد الدولة الحميرية باسم (الأسعاء)، على عهد الملك الحميري (العذيلط)، أو (العزيلط) على رواية بعض المؤرخين، ويعرفه البحارة اليونان والرومان القدامى باسم (ELEAZOS أو الأسعاء)، وسميت الأسعاء باسمه، وكانت تذكر في الخرائط التي وضعت في أوائل القرن الثاني الميلادي هكذا: (ALAASA. EMPORIOM).

ويأتي أستاذ التاريخ الحديث في جامعة عين شمس الدكتور (جمال زكريا قاسم)، ويحدثنا فيقول: «في جزر الشرق الأقصى الملايو، جزر الهند الشرقية، الفيلبين، كان التجار من جنوب الجزيرة العربية – وبخاصة (الحضارمة) – أقدم من وطئ هذه المنطقة، وكان قدومهم للتجارة حيناً، وللاستيطان حيناً آخر؛ إذ كانت طبيعة أراضيهم القاحلة تدفعهم إلى خوض عباب المحيط الهندي، والبحث عن أبواب جديدة للرزق، وعلى الرغم من أنهم كانوا قلة من الناس يأتون في فترات محدودة، إلا أنه بمضي الزمن بدأ اختلاطهم يشتد بالسكان». ويقول: «إن العوامل الجغرافية ساعدت على نشاط الحركة الملاحية».

وظل الاتصال ينمو ويتسع قبل ظهور الإسلام بين الجزيرة العربية ومنطقة الشرق الأقصى؛ إذ ساعدت العوامل الجغرافية على نشاط الحركة

الملاحية؛ لأن الرياح الموسمية التي تهب على المحيط الهندي كانت تمكن السفن الشراعية من القيام برحلتين منتظمتين في السنة بأقل مجهود.

ففي الربيع تدفعها في اتجاه شمالي شرقي، فتخرج من خليج عمان وساحل حضرموت إلى المحيط الهندي، وفي فصل الخريف تدفعها في اتجاه معاكس، يمكن السفن من العودة إلى قواعدها في شبه الجزيرة العربية.

وفي خلال دورتي الرياح هذه كان يتم التعامل التجاري، وقد عرف العرب الأيام التي تهب فيها تلك الرياح، وحددوا بها الأوقات الملائمة لسير السفن في المحيط الهندي، ونظراً لطبيعة الاتصال الموسمي بين العرب ومنطقة الشرق الأقصى، فقد حرص الكثير من التجار على الاستقرار مؤقتاً في مراكز تجارية، وبناء مستودعات لتحفظ تجارتهم انتظاراً لدورة الرياح.

كما عمد الكثيرون منهم في مرحلة تالية من بعد ظهور الإسلام إلى الإقامة الدائمة، والتعايش والتزاوج مع السكان المحليين. وقد ظلت الرياح الموسمية تعد سرّاً من الأسرار التي احتفظ بها العرب والهنود لأنفسهم، إلى أن تمكن ملاح إغريقي من القرن الأول الميلادي (45م) من كشف هذه الرياح، وكان من نتيجة ذلك ظهور المرشدات الملاحية باللغتين اليونانية واللاتينية عن المحيط الهندي، وحركة التجارة فيه، ودور العرب في هذه التجارة.

وعلى الرغم من المنافسة التي تعرض لها العرب من الرومان ومن بعدهم الفرس، منذ نهاية القرن الخامس إلى القرن السابع، إلا أن العرب تمكنوا من أن يصبحوا سادة التجار دون منازع، بين مصر وإيران والهند من جهة، وبين الهند وشرق وجنوب آسيا من جهة أخرى، وذلك منذ القرن التاسع حتى

قدوم البرتغاليين في أواخر القرن الخامس عشر الميلادي.

وكانت موانئ سيراف على الخليج العربي وعمان أكبر الموانئ الإسلامية، كما كانت عدن على وجه خاص نقطة ارتكاز التجارة بين الهند والصين ومصر، حتى لقد أطلق عليها بعض جغرافيي العرب (دهليز الصين)[1].

وحديث الدكتور (جمال زكريا) يعتبر من الأدلة القوية التي تعطينا صورة واضحة عن أن الحضارمة هم أقدم من وطئت أقدامهم تلك المناطق في جزر الشرق الأقصى وغيرها، وأن نشاطهم وحركتهم الملاحية كانت قبل ظهور الإسلام، وكانت سفنهم الشراعية تخرج من ساحل حضرموت، ومعروف أن قرية الحامي هي من القرى الواقعة على الساحل الحضرمي، وفي جنوبنا اليمني، ولأهلها شهرتهم الملاحية في أعالي البحار، ووسائل ضبط المجاري والقياس، ودرجات الطول والعرض، وشرح الأدوات التي تستعمل في السير في البحر، وخبراتهم ومغامراتهم البحرية معروفة، حتى يعرف بعض منهم كمرجع للنواحي الفنية والإدارية في تسيير السفن وموانئها.

ونحن قد أوضحنا في كتابنا هذا جانباً من تلك المغامرات والخبرات، وجانباً من الحوادث البرتغالية التي تعرضت لها سفنهم وقريتهم ومزارعهم.

وحديث الدكتور جمال زكريا وتعرضه لسفن ساحل حضرموت الشراعية في تلك الفترة من الزمن، جاء خير دليل لما أوضحناه عن تلك القرية وأهلها، وما لهم من خبرات ملاحية تجعلهم في الصف الأول في فن

---

(1) العربي، العدد 148، المحرم 1391هـ، آذار 1971م.

الملاحة من فجر التاريخ، ومن قبل ظهور الإسلام، وهم إلى يومنا هذا ما زالوا محتفظين بهذه المهنة والخبرة الملاحية.

ونعود إلى ذلك السؤال:

هل أهالي الحامي في حضرموت قد مارسوا تسيير السفن الشراعية قبل الإسلام ومنذ فجر التاريخ؟

فمن كل ما تقدم من أدلة أشرنا إليها في هذا الكتاب، ومن الرجوع إلى تلك المراجع التي استقينا منها تلك الأدلة والمعلومات، ومن الرجوع إلى الجزء الثالث من (تاريخ العرب قبل الإسلام) للدكتور جواد علي العراقي، ومن كتاب (اليمن) للأستاذ محمود كامل المحامي، ومن الحوادث والمراجع التي أشرنا إليها في كتابنا هذا، فالإجابة على ذلك السؤال هي:

بكل تأكيد، إن سكان قرية الحامي منذ فجر التاريخ، ومن قبل ظهور الإسلام، كان لهم أسطول بحري، وكانوا يشكلون قسماً كبيراً من بحارة السفن التجارية الجنوبية، التي كان مركزها الرئيسي بالشحر على عهد الملك الحميري (العذيلط)، أو (العز) على رواية بعض المؤرخين.

ويعرفه البحارة اليونان والرومان القدامى باسم (ELEAZOS أو الأسعاء)، وسميت الأسعاء باسمه، وكانت تذكر في الخرائط التي وضعت في أوائل القرن الثاني الميلادي هكذا: (ALAASA. EMPORIOM).

أسماء الأسر من سكان الحامي التي اشتغلت بالملاحة البحرية

الحالة الاجتماعية

آل باشحري، آل سبتي[1]، آل بقرف، آل بن عروة، آل مكنون[2]، آل كعيتي، آل با هارون، آل با طايع، آل با عباد، آل الكسادي، آل با صالح، آل صواطر، آل عيديد، آل الشيخ أبو بكر، آل با عامر، آل شحور، آل حبيشان، آل زنجي، آل عميران، آل الشاطري، آل با نجار، آل عليو، آل شنظور، آل مرعي، آل بن دغار، آل واكد، آل ذييب، آل مباركوت، آل الكلالي، آل بن غوث، آل باشعيب،آل بن شحنة النهدي[3].

(1) جد هذه الأسرة اسمه أحمد بن محمد سبتي، كان إمام وخطيب جامع الشحر سنة 927 هجرية.

(2) هم سادة من آل السقاف، جدهم السيد عبد الرحمن بن محمد السقاف، متوفى في مدينة تريم، وكلمة (مكنون) هي نسبة إلى مدينة مكنون الواقعة بالقرب من منطقة السوم، وأطلال مدينة مكنون لا تزال باقية، ولا تزال بقايا الأبنية القديمة قائمة بها إلى الآن، وهؤلاء السادة ربما كانوا بها، وانتقلوا منها إلى الساحل، وسموا بتلك البلدة؛ لأنهم منقولون منها إلى الحامي، فسموهم آل مكنون؛ مثلما يقال: آل الشحر، وآل سيون، وآل تريم.

(3)هم من آل شويشر، فخذ من قبيلة نهد.

أسماء الأعلام

- عمر علي عباد:

هو من ربابنة وتجار الحامي في النصف الثاني من القرن الحادي عشر الهجري.

- سعيد سالم با طايع:

الملاح، والشاعر، واللغوي، والفلكي، والفقيه، صاحب الخبرة الواسعة في العلوم الملاحية والفلكية، المتوفى سنة 1273 هـ. انظر ترجمته في هذا الكتاب.

- عوض حمد بن عروة:

الشهير بالشيبة عوض، الكفيف البصير، الذي استطاع أن يسيّر السفن ببصيرته النفاذة. انظر ترجمته في هذا الكتاب.

- سعيد عوض با صالح.

- محمد عوض با صالح.

- هارون بن حمد با هارون:

من ملاحي الحامي وكبار تجارها في شرق إفريقيا، توفي بالحامي (1333/ 1914).

- عمر عبد الله با عباد:

هو شقيق الربان با عباد المترجم له في هذا الكتاب.

محمد بن عمر با عباد:

من السفن التي تولى قيادتها السفينة المسماة (قشيشة).

- **منصور صالح الكسادي:**

تولى قيادة سفن حاكم الحامي النقيب محفوظ أحمد الكسادي؛ مثل (الزاهر) و(الميمون) وغيرهما.

- **محمد عوض با شحري:**

من السفن التي تولى قيادتها وهي من أملاكه: السفينة المسماة (بخت يانصيب).

- **محمد عوض عيديد:**

الربان الفلكي، صاحب المدونة البحرية، والخبرة الملاحية. انظر ترجمته في هذا الكتاب.

- **عمر عبيد با صالح:**

من مشاهير ملاحي وتجار الحامي، المتصفين بالخبرة والدراية العلمية والعملية. انظر ترجمته في هذا الكتاب.

- **عبد الله سالم زنجي.**

- **سالم عوض بن جامع:**

كان يسافر مع الربان محمد عبد الله با عباد، وتلقى تعليمه عنه، وكان في مرتبة صدنج؛ وهو نائب الربان.

- **عوض مبارك با عامر:**

تولى قيادة العديد من السفن؛ منها (با عامر الصفير).

- **عمر علوي بن عيديد:**

النوخذة، والربان، والتاجر، والمرشد البحري، امتلك العديد من السفن الشراعية، وتولى قيادة بعضها، كانت له علاقات تجارية بشرق إفريقيا وعمان، توفي سنة 1351 هـ.

- **محمد عمر بن عيديد:**

نجل الربان عمر علوي المتقدم؛ فهو الشبل من ذاك الأسد، ومن السفن التي قادها الموفق (المتيسر)، وتوفي سنة 1381 هـ.

- **عبد الله علوي مكنون:**

من كبار تجار الحامي وملاحيها، له علاقة تجارية واسعة بتجار ميناء هديدة، وتوفي بها سنة 1355 هـ.

- **عبد الله سعيد حبيشان:**

من ملاحي الحامي، كان يسافر بين موانئ حضرموت وعمان متاجراً بالتمر، حتى وفاته زهاء سنة 1350 .

- **أحمد سعيد حبيشان.**

- **مبارك عوض با عامر.**

- **عمر سالم با عامر:**

من السفن التي قام بقيادتها سفينة (باعامر الكبير).

- **محمد علي با عباد.**

- **سعد عبد الله بن عروة الشحاشي:**

من نواخذة وتجار الحامي في النصف الثاني من القرن الثالث عشر الهجري، امتلك العديد من السفن؛ منها (غنية السعد).

- صالح إبراهيم مكنون:

من الملاحين المشهورين برحلاتهم إلى موانئ كالكيوت وبومباي بالهند، من السفن التي قادها سفينة (المستهل) ملك التاجر محمد عمر با زرعة.

- بو بكر سالم با عباد.

- أحمد عوض عيديد:

الربان الفلكي القدير، قاد العديد من السفن الشراعية؛ ومنها سفينة (الصرك) للتجار آل بوسبعة بالكلـ، ثم صنع سفينته المسماة (كنين)، وظل مبحراً عليها حتى وفاته سنة 1371 هـ.

- سالم علي بقرف.

من مشاهير ملاحي الحامي، امتلك سفينة (السهالة)، ثم قام ببيعها لوالده سنة 1331 هـ.

- عمر حسين عيديد:

المولود سنة 1313 هـ، والمتوفى سنة 1389 هـ، ومن السفن التي قادها سفينة (أبو ديك)، ملك التاجر محمد عمر با زرعة.

- عبد الله حسين عيديد:

المولود سنة 1322، والمتوفى سنة 1389 هـ، من السفن التي قادها سفينة (الحجاب)، ملك محمد عمر با زرعة.

- أحمد حسين عيديد:

المتوفى سنة 1367 هـ، قاد العديد من السفن؛ منها سفينة (الزبون)، ملك النقيب محمد محفوظ الكسادي.

- سالم أحمد باصالح:

الربان المعلم، قاد العديد من السفن؛ ومنها سفينة (القادري)، ملك التاجر أحمد عبد القادر با شراحيل.

- **عمر علي الشاطري:**

من ملاحي الحامي، المتوفى سنة 1379 هـ.

- **أحمد صالح الكسادي.**

- **أحمد علي سهل با عباد.**

- **عبيد سعيد با صالح:**

من السفن التي امتلكها سفينة تسمى (عين الحياة) وتولى قيادتها بنفسه.

- **عبد الله عمر الكسادي:**

المتوفى سنة 1963 م، قاد العديد من السفن؛ منها سفينة (الميمون) للتاجر عمر عبد الله با سويد.

- **عبيد عوض سبتي:**

من السفن التي قادها سفينة (مصماص)، ملك آل با صالح.

- **عبيد محمد بن دنمار.**

- **محمد عبد الله با عباد:**

الربان المعلم الشهير، والملاح الفلكي الخبير، أمضى ما يزيد على ستين عاماً متنقلاً على متن السفن الشراعية، وآخرها سفينته (فلك المحضار)، وكانت وفاته سنة 1401 هـ. انظر ترجمته في هذا الكتاب.

- **شيخ بن محمد با عباد:**

من مشاهير ملاحي وربابنة الحامي في العصور المتأخرة، امتلك العديد من

السفن، وقاد سفن آل با زرعة وآل با سويد وغيرهم، وكانت وفاته سنة 1398 هـ.

- **عبد الله محمد عيديد:**

المتوفى سنة 1413 هـ، وهو نجل الربان الفلكي محمد عوض عيديد، وقد خلفه على سفينته (الكوكب) في رحلاتها التجارية، ثم صنع له سفينة أخرى أطلق عليها اسم (كوكب الصباح).

- **أحمد سالم شحور:**

من نواخذة الحامي الذين ربطتهم علاقة حميمة بسلاطين عمان؛ ومنهم: السلطان تيمور بن فيصل، وابنه سعيد بن تيمور، وكان ينقل لهم التمر من مسقط إلى ظفار على متن سفينته المسماة (دروع). انظر دراستنا العلامة الحضرمية ال

- **عبد الله سالمين كفيتي:**

من السفن التي قادها سفينة (الجوهرة)، ملك التاجر أحمد عوض بو سبعة.

- **أحمد سعيد باهيال:**

له بالحامي 50 سنة، وهو من مواليد ميناء المكلا سنة 1322 هـ، عمل في السفن الشراعية، ووصل إلى مرتبة النوخذة، وامتلك سفينتين شراعيتين؛ هما: (المتوكل) و(الصبر)، وكانت وفاته سنة 1400 هـ.

- **علي بن محمد عبد الله با عباد.**

الفهرس

أبطال منسيون

من ربابنة الملاحة البحرية العربية

يعدُّ هذا الكتاب واحداً من الكتب التي أرّخت لربابنة الملاحة البحرية العربية في جنوب اليمن: أولئك الأبطال الذين خاضوا غمار معارك بحرية، سواء أكانت معارك الطبيعة أم معارك الحرب. ولم يلتفت أحد لآثارهم وبطولاتهم التي يجب أن يكون لها مكان في المكاتب العربية. فهؤلاء الملاحون الأبطال الذين بلغوا درجة في الملاحة البحرية لم يبلغها غيرهم في جنوب اليمن أخضعوا البحار لأساطيلهم، وساحوا بأنفسهم في المحيط الهندي والبحر الأحمر والبحر العربي؛ إذ إنهم كانوا يملكون أسطولاً من السفن الشراعية، وقد امتد عهدهم إلى النصف الأخير من القرن الرابع عشر الهجري، حيث بدأ يتناقص عددهم يوماً بعد يوم.

ينتمي هؤلاء الربابنة إلى قرية الحامي، إحدى قرى حضرموت التي يطلق عليها أهالي الحامي الآن اسم (البلاد الفوقية)، تلك القرية العريقة ذات التاريخ البحري الغني بالخبرة الملاحية، التي وقفت وحدها شاهداً على ما لأهلها من باع طويل في معرفة خصائص السفن الشراعية وطرائق تسييرها من الناحيتين الإدارية والفنية. فأهالي الحامي رجال بحر موهوبون، وخبراء بالنجوم وبمسالك الملاحة الساحلية، فقد عانوا كل صنوف المغامرات والأخطار، وبذلوا الأرواح في سبيل المعرفة والجهاد من أجل العيش الكريم والحفاظ على وطنهم وحمايته من القراصنة البرتغاليين المستعمرين في سبيل أن يسلم الوطن ويعلو شرفه. فمغامراتهم وبطولاتهم استطاعت أن تهز مشاعرنا.

السعر 30 درهماً


9 789948 171027



